



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 95]

नई दिल्ली, बुधस्वतिवार, मई 5, 2011/वैशाख 15, 1933

No. 95]

NEW DELHI, THURSDAY, MAY 5, 2011/VAISAKHA 15, 1933

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 27 अप्रैल, 2011

सं. टीएएमपी/55/2009-सीसीटीपीएल, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा, संलग्न आदेशानुसार, चेन्नई कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड के दरमान के सामान्य संशोधन प्रस्ताव का निमन्त्रण करता है।

रानी जाधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/10-असा.]

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/55/2009-सीसीटीपीएल

चेन्नई कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

... आवेदक

आदेश

(मार्च, 2011 के 25वें दिन पारित)

यह मामला चेन्नई कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (सीसीटीपीएल) से उसके दरमान के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. इस प्राधिकरण ने चेन्नई कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (सीसीटीपीएल), चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) में निजी कंटेनर टर्मिनल परिचालक, से उसके दरमान के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव के संबंध में 28 मार्च 2007 को एक आदेश पारित किया था। यह आदेश 18 अप्रैल 2007 को राजपत्र सं. 89 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था।

2.2. तत्पश्चात्, उपर्युक्त प्रशुल्क आदेश के संदर्भ में, सीसीटीपीएल ने आदेश की समीक्षा के लिए अपने पत्र दिनांक 7 जून 2007 द्वारा एक आवेदन दाखिल किया था। सीसीटीपीएल समीक्षा आवेदन पर सामान्य परामर्शी प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए कार्यवाही की गई थी। इस प्राधिकरण ने सीसीटीपीएल द्वारा दिए गए समीक्षा आवेदन का अपने आदेश दिनांक 19 जून 2008 द्वारा निपटान किया था। यह आदेश 2 जुलाई 2008 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था।

2.3. अप्रैल 2009 में अधिसूचित सीसीटीपीएल के दरमान की वैधता 31 दिसम्बर 2009 को समाप्त हो रही थी। चूंकि नवम्बर 2009 में सीसीटीपीएल द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव परामर्श की स्थिति में था, इसलिए इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 31 मार्च 2010 द्वारा सीसीटीपीएल के दरमान की वैधता को 30 सितम्बर 2010 तक विस्तारित कर दिया था, बशर्ते निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में 31 दिसम्बर 2009 अवधि के लिए स्वीकार्य लागत तथा अनुमत्त प्रतिलाभ से अधिक अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

3.1. मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 3.1.2. महात्तन न्यास/निजी टर्मिनल परिचालक से यह अपेक्षा करता है कि संशोधन के लिए देय तारीख से कम से कम 3 महीने पहले अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल करें। ऐसी स्थिति में, सीसीटीपीएल को अपना प्रस्ताव 30 सितम्बर 2009 तक दाखिल कर देना चाहिए था। अनुस्मारकों के पश्चात्, सीसीटीपीएल ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया था कि प्रस्ताव दाखिल करने के लिए इस आधार पर 24 नवम्बर 2009 तक का समय दिया जाए कि आर्थिक मंदी और सीएचपीटी में दूसरे कंटेनर टर्मिनल के एडवेंट ने भविष्य मात्राओं के सीसीटीपीएल के अनुमानों को प्रभावित किया था और इसने उन दो नई घाट क्रेनों में इसके निवेश को प्रभावित किया था जो शुरू किए जाने की कार्यवाही में हैं। इस परिप्रेक्ष्य में, सीसीटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 24 नवम्बर 2009 द्वारा अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए प्रस्ताव दाखिल किया था।

3.2. सीसीटीपीएल द्वारा अपने प्रस्ताव में कही गई मुख्य बातें नीचे सारबद्ध की गई हैं:-

1. सामान्य

- (i). सीसीटीपीएल के कार्यनिष्पादन में धीरे-धीरे सुधार हुआ है और सभी उत्पादकता पैरामीटर पूरे हुए हैं अथवा इसकी क्षमता की समाप्ति पर टर्मिनल परिचालन की बजाय अधिक हुए हैं। यह नए कंटेनर प्रहसतन उपकरणों में निवेशों, उन्नत टर्मिनल परिचालन प्रणालियों और पुनः-इंजीनियरिंग गतिविधियों की कार्यवाही के मेलजोल से अर्जित किए गए हैं।
- (ii). टर्मिनल का थ्रूपुट 2006 में 8.29 लाख टीईयू से बढ़कर 2008 में लगभग 11.99 लाख टीईयू हुआ है।
- (iii). असाधारण कुशलता ने मेन लाइन परिचालकों को टर्मिनल में अपने बड़े मेन लाइन पोतों को तैनात करने के लिए आकर्षित किया है और चेन्नई पत्तन अब सीधी सेवाओं के साथ 50 से अधिक वैश्विक पत्तनों के साथ जुड़ा है।

- (iv). **क्रेन उत्पादकता में सुधार हुआ है जो 2009 में 22 फीट प्रति घंटा प्रति घाट क्रेन से बढ़कर 2009 में 27 फीटों से अधिक हो गए हैं, ऐसा अपनी जनसक्ति के लगातार प्रशिक्षण और सर्वोत्तम गुणवत्ता वाले उपलब्ध उपकरणों में निवेश से हुआ है।**
- II. **प्रमुख प्रस्ताव**
- (i). **प्रमुख कार्य**
पिछली प्रमुख अधिसूचना में टीएएमपी द्वारा कच्चा अंग्रेज प्रमुख डामे को बहुत कम में बनाए रखा गया है। तथापि, पिछले दो वर्षों में निम्नांकित गतिविधियों और सुरक्षित तथा उत्पादकता के लिए पूर्वकाल में किए गए प्रक्रियात्मक बदलावों के आधार पर, सीसीटीपीएल ने कुछ प्रमुख मर्दों को बनाए रखने के साथ-साथ कुछ नई प्रमुख मर्दों को भी शामिल करने का प्रस्ताव किया है।
- (ii). **सकल भारत में 40 फीट से अधिक के कंटेनरों सहित अति-आवृत्ति अति-आवृत्ति कंटेनर**
चेन्नई के समीप कई उद्योग स्थापित किए जाने की वजह से परियोजनाओं की स्थापना के लिए भारी सामानों का आयात करने की आवश्यकता काफी बढ़ी है। कुछ कार्यों समतल रैक कंटेनरों में नौगरित किए जाते हैं और 52 फीट से अधिक की लम्बाई के होते हैं। ऐसे कंटेनरों को ग्राहक के वाहनों पर/से सीधे सुपुर्द और प्राप्त किए जाते हैं। चूंकि ऐसे परिचालन में काफी समय लगता है और अधिक आंदोलनों के लिए इसके उपयोग की अवधि के दौरान सामान्य कंटेनर परिचालनों के लिए इस क्रेन का उपयोग नहीं किया जा सकता, इसलिए सीसीटीपीएल ने इस आधार पर ऐसे कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रभार का प्रस्ताव किया है जो उसी समयावधि में प्रहस्तित किए जाएंगे। ऐसे कंटेनर प्रत्येक कंटेनर को प्रहस्तित करने में लगभग 35 मिनट का समय लेते हैं। क्रेन उत्पादकता के लिए टीएएमपी द्वारा निर्दिष्ट प्रतिशत 25 फीट प्रति घंटा है। इसलिए, घाट क्रेन प्रहस्तन के 16 गुना के समकक्ष प्रभार जमा कंटेनर घाटशुल्क जमा आंदोलनों के 40 फीट की लम्बाई के लिए प्रभार्य कार्गो घाटशुल्क वसूल करने का प्रस्ताव किया है। इस प्रस्ताव का प्रभाव रु० 16 लाख प्रति वर्ष होगा जो राजस्व अनुमानों में सुविचारित किया गया है।
- (iii). **कंटेनरों का भारतोहन**
सीसीटीपीएल को टर्मिनल को इसे स्वीकृत किए जाने से पहले आयात कंटेनरों का भारतोहन करने के लिए चेन्नई सीमाशुल्क से लिखित अनुरोध प्राप्त हुआ था। इसके अतिरिक्त, चेन्नई एंड एन्गोर पोर्ट स्त्रीमर एजेंट्स असोसिएशन (सीएचईएनएसए) ने अलग से निर्यात कंटेनरों का भार मापने के लिए प्रणाली खोजने का अनुरोध किया था। निर्यात कंटेनरों के साथ ट्रेलर का भार तोहने की वर्तमान प्रणाली असंतोषजनक पाई गई है और पोतवणिकों द्वारा कंटेनरों के सकल भार की गलत घोषणा की वजह से पोतों की अधिक लदाई के अवसर बढ़े हैं। यह प्रस्ताव किया गया है कि रबड़ टायर वाली गैट्री (आरटीजी) में शामिल भारतोहन फीचर का उपयोग करते हुए टर्मिनल में प्रहस्तित सभी कंटेनरों का भारतोहन किया जाए और टर्मिनल परिचालन प्रणाली में भार लिया जाए। इस भारतोहन में सेलिबरेशन और कानून के अनुसार भारतोहन के प्रमाणपत्र के लिए अतिरिक्त संसाधन और सूचना प्राप्त करना तथा टर्मिनल परिचालन प्रणाली में इसके अंतरण शामिल हैं। इसलिए, 20 फीट कंटेनर के लिए रु० 250 का प्रभार वसूल करने और टीएएमपी प्रतिमानों के अनुसार 40 और 45 फीट कंटेनर के लिए आनुपातिक वृद्धि करने का प्रस्ताव किया गया है। चूंकि इस सेवा के लिए प्रमुख मात्रा अप्रत्याशित है, इसलिए प्रभाव नगण्य होगा।
- (iv). **तम्बाकू कंटेनरों का धूमिकरण**
सीसीटीपीएल तम्बाकू कंटेनरों के धूमिकरण की सुविधा के लिए रु० 2200 प्रति 40 फीट कंटेनर वसूल करता रहा है। इस प्रभार को व्यापार द्वारा निरोधक के रूप में महसूस किया जाता रहा है और इस दर को कम करने के लिए तम्बाकू के बड़े निर्यातक द्वारा लिखित अनुरोध किया गया था। इसलिए, इस दर को कम करके रु० 1000 प्रति 40 फीट कंटेनर करने का प्रस्ताव किया गया है। चूंकि तम्बाकू निर्यातक लगभग रु० 900 प्रति कंटेनर के लिए ऑफ-डॉक सुविधाएं प्राप्त करने में संकष्ट हैं, इसलिए प्रमुख में इस कटौती से सीसीटीपीएल को अधिक लाभदायक तरीके से इसका उपयोग करने में मदद मिलेगी। सीएफएस राजस्व में इस कटौती का प्रभाव रु० 11 लाख प्रतिवर्ष होगा जो राजस्व अनुमानों में दिखाया गया है।
- (v). **सीएफएस प्रभार भारतीय कंपनियों में**
पत्तन के भीतर स्थित सीसीटीपीएल सीएफएस चेन्नई के भीतर 25 अन्य सीएफएस से प्रतिस्पर्धा कर रहा है। सीसीटीपीएल सीएफएस के ग्राहक यह राय व्यक्त कर चुके हैं कि सीएफएस में प्रदत्त सेवाओं के लिए वसूल

किए जाने वाले प्रभार केवल भारतीय रुपए में मूल्यवर्गित किए जाएं क्योंकि इससे वे अलग-थलग हो जाएंगे विशेष रूप से विनिमय जोखिमों के प्रति बैगों के साथ बाहर से लौटने वाले यात्री और स्थिरता की ग्रेटर डिग्री के साथ दरें उनके अल्टीमेट ग्राहकों को सीएचए, परेषकों आदि द्वारा उद्धरित की जा सकती हैं। इससे राजस्व अनुमानों में कोई भिन्नता नहीं आएगी।

(vi). **स्टक टिवस्ट रिमूवल**

कई मौकों पर, पोत से ऑफ लोडिड आयात कंटेनर कंटेनर कास्टिंग में जाम हुए टिवस्ट लॉक के साथ पाए गए हैं। यह अपेक्षा करता है कि कंटेनर को ऑन व्हील विकेंद्रित किया जाए और स्टेकिंग के लिए इसे यार्ड में भेजे जाने से पहले जाम हुआ टिवस्ट लॉक हटाने के लिए विशेष उपस्कर का उपयोग किया जाए। ऐसा टाइम क्रिटिकल फैशन में किया जाता है क्योंकि आईटीवी जिसपर यह कंटेनर लादा जाता है तब तक इस्तेमाल नहीं किया जा सकता जब तक टिवस्ट लॉक को हटाया नहीं जाता है और टर्मिनल से इसके नौचालन से पहले पोत को वापस करना होता है। (1) आईटीवी निष्क्रिय नहीं रखा जा सकता, (2) टिवस्ट लॉक पोत को तत्काल वापस करना होता है और (3) कंटेनर को यार्ड में ध्यानपूर्वक उतारा जा सके, सुनिश्चित करने के लिए अतिरिक्त संसाधन तैनात किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। इसलिए, ₹ 1000/- प्रति टिवस्ट लॉक हटाना प्रभार वसूल करने का प्रस्ताव किया गया है। बाह्य एजेंसियों का इस्तेमाल करते हुए जाम हुए टिवस्ट लॉक को खोलने के लिए कंटेनर परिचालक द्वारा प्रोदभूत वर्तमान प्रभार लगभग ₹ 2000/- है। इस सेवा के लिए राजस्व वसूली नगण्य होगी।

(vii). **आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क विराम समय में कटौती**

टीएएमपी द्वारा यार्ड क्षमता की गणना के लिए प्रतिमानक 2 दिनों की आयात विराम समयावधि परिकल्पित करते हैं। सीसीटीपीएल की प्रक्रिया केवल एक दिन की औसत तक कम किए जाने वाले आयात विराम समय समर्थक है। इसके अलावा, सीमाशुल्क आयात प्रलेखीकरण एसीपी ग्राहकों द्वारा आयातित कंटेनरों के लिए अपेक्षित है क्योंकि सभी अन्य लदे हुए कंटेनर अनुवर्ती सीमाशुल्क कार्यवाही के लिए गोदी के बाहर सीएफएस में ले जाए जाते हैं। कार्यवाही में विभिन्न अन्य सुधारों के साथ, आयात कंटेनरों के लिए विराम समय कम किया गया है। इसलिए, आयात कंटेनरों के लिए अनुमत निःशुल्क दिवसों को मौजूदा 3 दिनों से कम कर 2 दिन करने का प्रस्ताव किया गया है। इसके अलावा, निःशुल्क दिवसों के भीतर पड़ने वाले सीमाशुल्क अवकाश दिवसों को निःशुल्क दिवसों से अलग रखना परिहार्य होगा क्योंकि एसीपी आयातक सीमाशुल्क अवकाश दिवसों से प्रभावित नहीं होते हैं, यदि एसीपी ग्राहकों के लिए सीमाशुल्क द्वारा शामिल प्रक्रियाओं में विभिन्न सुधारों की वजह से ऐसा हो।

(viii). **मात्रा छूट**

सीसीटीपीएल ने सितम्बर 2009 के दौरान 2 नई घाट क्रेनों में ₹ 115 करोड़ का निवेश किया है। किए गए इस अतिरिक्त निवेश पर प्रभावी प्रतिलाभ को फैव करने के लिए, सीसीटीएल को न केवल मौजूदा मात्रा को बनाए रखना होगा अपितु थ्रुपुट को भी बढ़ाना होगा। इसलिए, वर्ष के दौरान थ्रेसहोल्ड अर्जित करने वाले सभी ग्राहकों के लिए लागू मात्रा छूट योजना शुरू करने का प्रस्ताव किया है। यह योजना शिपिंग लाइन पर लागू की जाएगी जो कैलेंडर वर्ष के दौरान 2000 टीईयू से अधिक के कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए सीसीटीपीएल की सेवाओं का उपयोग करते हैं। इस छूट का प्रभाव टर्मिनल राजस्व का लगभग 3 प्रतिशत परिगणित करता है जिसे इस निवेदन में शामिल किया गया है। प्राधिकरण से अनुरोध है कि इस रियायत को अधिसूचित करें जो राजस्व हिस्सेदारी लागत को कम करने के लिए सीसीटीपीएल की मदद करेगी जो अन्यथा व्यापार पर डाली जाएगी।

(ix). **यातायात**

2008 के दौरान प्रहस्तित यातायात 1199618 टीईयू था। चेन्नई कंटेनर मार्केट से उम्मीद है कि 2009 के दौरान वालारपादम, कोचीन में इंटरनेशनल कंटेनर ट्रांसशिपमेंट टर्मिनल के साथ लगभग 6 प्रतिशत तक करार किया जाए जिसके अगले वर्ष में 3 प्रतिशत तक बढ़ने, हिंटरलैंड मात्राओं का काफी भाग लेने की उम्मीद है और अगले कुछ वर्षों में लगभग 8 प्रतिशत वार्षिक की औसत की उम्मीद है। सीएचपीटी के दूसरे टर्मिनल ने 4 जून 2009 से परिचालन प्रारंभ किए हैं। इसलिए, 2010 से चेन्नई में मात्रा डायनेमिक्स दोनों टर्मिनलों के रूप में बदलेगी, एक-दूसरे से आगे, नगण्य वृद्धि के माहौल में विशेष रूप से उसी यातायात के लिए प्रभावशाली होगा। इसलिए, यह उम्मीद की जाती है कि 2010 में, कुल उपलब्ध मात्रा का 35 प्रतिशत नये टर्मिनल अगले द्वार द्वारा

लिया जाएगा। इससे सीसीटीपीएल मात्रा कम होकर 750000 टीईयू हो जाएगी। 2010 में नए टर्मिनल की हिस्सेदारी बढ़कर 36 प्रतिशत हो जाएगी और इसलिए सीसीटीपीएल 800000 टीईयू की मात्रा अर्जित करेगा।

III. राजस्व अनुमान

(i). विनिमय दर

2009 के लिए औसत विनिमय दर 1 अमेरिकी डॉलर - ₹ 47 परिकल्पित की गई है। भारत में फैली वैश्विक मंदी के प्रभाव से और विश्व अर्थव्यवस्था के साथ-साथ भारतीय अर्थव्यवस्था की वृद्धि दर में कमी रही है जिससे विनिमय दर के संघलन का अनुमान लगाना कठिन था। तथापि, इस तथ्य के मद्देनजर कि भारत में वृद्धि दर के संयुक्त राज्य अमेरिका और यूरोपीय देशों की तुलना में 6 प्रतिशत तक ज्यादा है जिससे रूपए के बढ़ने की संभावना है। इसलिए, अमेरिकी डॉलर में अल्पकालिक तथा स्पोरेडिक स्पर्टस की बजाय, भारतीय रुपया अमेरिकी डॉलर के मुकाबले बढ़ना जारी रहेगा। तथापि, सीसीटीपीएल ने ₹ 1 प्रति अमेरिकी डॉलर की अधुनातन बढ़ोतरी पर विचार किया है और 1 अमेरिकी डॉलर - ₹ 46 की विनिमय दर का अनुमान लगाते हुए विचार किया है।

(ii). कंटेनर मिश्रण

कंटेनर मिश्रण 2008 और 2009 के दौरान देखे गए रुझान पर आधारित रहा है। चूंकि औद्योगिकीकरण का स्तर बढ़ा है और तैयार उत्पाद की मात्रा का मिश्रण बनाम इन्सुल घटक/कच्चा माल 40 फीट कंटेनरों की संख्या को बढ़ाता है जिससे समग्र यातायात के प्रतिशत में वृद्धि होती है। तथापि, यहां यह देखना महत्वपूर्ण है कि जब किसी टर्मिनल की मात्रा में बढ़ोतरी होती है तो 20 फीट बॉक्सों की तुलना में 40 फीट बॉक्सों की संख्या बढ़ी है। यह समग्र रुझान है कि 40 फीट आयातकों और निर्यातकों को मारो की मितव्ययता ऑफर करता है। पिछले 5 वर्षों में, चैन्नई में 20-40 का अनुपात तेजी से बढ़ता रहा है जैसा नीचे संख्यांकित किया गया है:

	2006	2007	2008	2009
20 : 40 अनुपात	1.34	1.34	1.36	1.38

उपरोक्त आधार पर, सीसीटीपीएल ने भविष्य वर्षों के लिए 1.36 पर विचार किया है।

लदे हुए कंटेनरों पर खाली के अनुपात में भी काफी वृद्धि हुई है और रुझान नीचे दर्शाया गया है:

	2006	2007	2008	2009
खाली अनुपात	89.11	88.12	87.13	84.16

इस रुझान के अगले प्रशुल्क चक्र में जारी रहने की उम्मीद है।

(iii). भंडारण आय

सीसीटीपीएल बहुत ही कम बैकअप क्षेत्र और अंतरण यार्ड को बढ़ाने के लिए स्थान की कमी की वजह से यार्ड स्पेस द्वारा बाधित कंटेनर टर्मिनल है। इसलिए, बढ़ती हुई मात्रा से तालमेल बिठाने के लिए, यह जरूरी हो जाता है कि आयात बॉक्सों को जल्दी और कुशलतापूर्वक निकासित किया जाए। यह सीसीटीपीएल में इसकी सुविधा के यथाशीघ्र संभव पर ऑफ-डॉक सीएफएस में आयात कंटेनरों की प्रधानता की वजह से है। इससे आयात बॉक्सों के विराम समय में काफी कमी आई है जो औसतन 1.2 दिन है, इस प्रकार आयात कंटेनरों पर भंडारण राजस्व में कमी आई है।

	2007	2008-09 (15 महीने)	2009 (9 महीने)
टीईयू	1052993	1447138	852480
भंडारण राजस्व (लाख)	475	556	143
भंडारण राजस्व - प्रति टीईयू	45	38	17

आयात बॉक्सों के इस एन-ब्लॉक संचलन ने सीसीटीपीएल के भंडारण अर्जन में काफी कमी की है। इस औसत भंडारण राजस्व की वजह से प्रति टीईयू ₹ 38 से ₹ 17 हुआ है। ₹ 18 प्रति टीईयू के उपर्युक्त अनुमान के आधार पर भंडारण राजस्व अनुमानों में सुविचारित किया गया है।

(iv). टर्मिनल लाभ

चूंकि 2009 तक सभी मौजूदा अथवा प्रस्तावित परिसंपत्तियां लाइसेंस करार अवधि की समाप्ति से पहले पूरी तरह बट्टे खाते में डाली जाएंगी, इसलिए इन परिसंपत्तियों से कोई टर्मिनल लाभ प्रोद्भूत नहीं होगा। इन पूरी तरह मूल्यहासित परिसंपत्तियों पर सीएचपीटी द्वारा कुछ भी देय नहीं होगा। इसलिए, केवल 10 मिलियन अमेरिकी डॉलर टर्मिनल लाभ के रूप में सुविचारित किया गया है और सभी वर्षों से कल्पित आय पर पहुंचने के लिए 15 प्रतिशत वार्षिक पर छूट प्रदान की गई है।

(v). एसएफआईएस (भारत योजना से सर्व) के अधीन ड्यूटी फ्री स्क्रिप

सीसीटीपीएल को वर्ष 2007 और 2008-09 के दौरान ₹ 20.83 करोड़ के मूल्य के लिए एसएफआईएस के अधीन ड्यूटी फ्री स्क्रिप प्राप्त हुई थी। स्क्रिप के इस्तेमाल पर निर्भर करते हुए, ड्यूटी राशि पूंजीकृत अथवा सामग्री लागत में जोड़ी गई है। चूंकि यह सामान्य बिजनेस राजस्व नहीं है, इसलिए इसे राजस्व एवं नियोजित पूंजी में उपयुक्ततः अलग रखी गई है।

IV. व्यय अनुमान

व्ययों के अनुमान और सीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित वृद्धि के लिए परिकल्पनाएं नीचे तालिकाबद्ध की गई हैं:

क्र.सं.	व्यय	सुविचारित वृद्धि	आधार
1.	यूनियनकृत लेबर	2009 में 42% 2010 में 40% 2011 एवं 12 में 5.8%	प्रचलित मजदूरी निपटान दीर्घावधि मजदूरी निपटान 2010 में देय है वर्कर्स की संख्या अपेक्षित स्तरों पर स्थिर रखी गई है।
2.	गैर-यूनियनकृत लेबर	15% प्रतिवर्ष	भारतीय कार्पोरेट सेक्टर में वृद्धि और विभिन्न सर्वे तथा विश्लेषण 2009 में किए गए थे। यह भी 2007 और 2008 में दी गई औसत वृद्धि के अनुसार है।
3.	बिजली लागत	2010 में 10% शेष वर्षों के लिए 5.8 प्रतिशत वार्षिक	पिछले 3 वर्षों में कोई वृद्धि नहीं। नाममात्र
4.	ईंधन लागत	2010 में 11.26% शेष वर्षों के लिए 10 प्रतिशत वार्षिक	वैश्विक तेल मूल्यों पर मार्केट इनपुट। नाममात्र
5.	आईटीवी किराया प्रभार	2010 से वर्ष दर वर्ष 10 प्रतिशत	इस अवधि के दौरान संभावित सामान्य वृद्धि और डीजल मूल्य वृद्धि
6.	लैशिंग करार लागत	2010 में 10%	क्षेत्र में सामान्य मजदूरी स्तरों के 10 प्रतिशत तक बढ़ने की संभावना है।
7.	सीएफएस और चेकर्स करार दरें	2009 के लिए वास्तविक बातचीत की गई दरें शेष वर्षों के लिए 10 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि	बातचीत की गई दर नाममात्र
8.	विपणन व्यय	2010 में 10% 2011 में 12%	वर्धित बाजार व्यय जो दूसरे टर्मिनल से प्रतिस्पर्धा की वजह से अपेक्षित होंगे।

4. सीसीटीपीएल का प्रस्ताव निम्नवत् है:

(i). सीसीटीपीएल ने मौजूदा प्रशुल्क पर सभी प्रशुल्क मदों पर 16 प्रतिशत की वृद्धि की मांग की है। तत्पश्चात्, सीसीटीपीएल ने उपयोक्ताओं की टिप्पणियों पर प्रतिसाद करते समय बताया था कि उसने मौजूदा प्रशुल्क में 18 प्रतिशत वृद्धि की मांग की थी।

(ii). जैसाकि पहले बताया गया है, इसने कुछ प्रशुल्क मदों को रिएलाइन करने के साथ-साथ कुछ नई प्रशुल्क मदें भी शामिल करने का प्रस्ताव किया है।

5. सीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित लागत विवरणों में यथा प्रदर्शित अनुमानित कंटेनर यातायात और वित्तीय स्थिति निम्नवत् है:

वर्ष	कंटेनर यातायात (टीईयू में)
2009 (9 महीने)	852480
2010	780000
2011	820000
2012	850000

क्र. सं.	वर्ष	आय		निवल अधिशेष (+) / घाटा (-) (रु० लाखों में)		2007-09 के अधिशेष के 50 प्रतिशत का समायोजन	सम्योजित घाटा		निवल अधिशेष (+) / घाटा (-) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	
		मौजूदा दरें	प्रस्तावित दरें	मौजूदा दरें	प्रस्तावित दरें		मौजूदा दरें	प्रस्तावित दरें	मौजूदा दरें	प्रस्तावित दरें
1.	2010	21130	24940	(5848)	(3003)	1784	(4054)	(3209)	-19%	-5%
2.	2011	22155	26150	(6628)	(3666)	1794	(4834)	(3022)	-22%	-7%
3.	2012	22924	27067	(6402)	(3333)	1794	(4606)	(3029)	-20%	-6%
	औसत निवल अधिशेष / घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में								-20.33%	-6%

6. सीसीटीपीएल ने अपने प्रस्ताव के साथ मसौदा दरमान नहीं भेजा था। सीसीटीपीएल की पावती भेजते समय, सीसीटीपीएल ने अपना मसौदा दरमान भेजने का अनुरोध किया गया था। सीसीटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 22 दिसम्बर 2009 द्वारा अपना मसौदा दरमान प्रेषित किया था।

7. सीसीटीपीएल से वार्षिक रिपोर्ट, निवेश ब्योरे और टर्मिनल की अभिकल्पित क्षमता का परिकलन परिचालित नहीं करने का अनुरोध किया गया था। तथापि, जैसा 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.2.4 में विनिर्दिष्ट किया गया है, सीसीटीपीएल ने यह स्पष्ट नहीं किया था कि यदि उसके अनुरोध को स्वीकार नहीं किया जाता है तो उसे कैसे नुकसान होगा। इसलिए, सीसीटीपीएल से यथा प्राप्त सम्पूर्ण प्रस्ताव (सिवाय वार्षिक लेखों के) परिचालित किया गया था।

8. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, सीसीटीपीएल से प्राप्त प्रस्ताव प्रस्तावित मसौदा दरमान के साथ सीएचपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था। सीएचपीटी और कुछ उपयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियां सीसीटीपीएल को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। सीसीटीपीएल ने सीएचपीटी और उपयोक्ताओं की टिप्पणियों पर प्रतिसाद नहीं दिया है।

9.1. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, सीसीटीपीएल से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। सीसीटीपीएल ने हमारे प्रश्नों पर प्रत्युत्तर दिया था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न और सीसीटीपीएल के जवाब नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

क्र.सं.	हमारे प्रश्न	सीसीटीपीएल का जवाब
(क).	सामान्य:	
(i).	संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि प्रशुल्क उत्पादकता के तलचिह्न स्तरों से जुड़ा होना चाहिए। सीसीटीपीएल ने बताया है कि उसने 2009 में क्रेन उत्पादकता में सुधार कर इसे 27 फेरे प्रति घंटा प्रति घाट क्रेन से ज्यादा पहुंचा दिया है, जिसे सीसीटीपीएल के दरमान में खंड 2.12 में निर्धारित मौजूदा शर्त में शामिल किया जाए।	मसौदा दरमान में, इसे शामिल किया जाना चाहिए।
(ii).	सीसीटीपीएल ने फार्म-1 के क्र.सं. 8 पर दी गई तालिका को नहीं भरा था। सीसीटीपीएल यह बताए कि क्या संदर्भित मौजूदा प्रशुल्क प्रस्ताव तैयार करते समय संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों से कोई विषयन है।	हम एनएसआईसीटी के मामले (टीएएमपी/14/2008-एनएसआईसीटी दिनांक सितम्बर 2008), जेएनपीटी (सं. 34 दिनांक 12 मार्च 2009) में पूर्ववर्ती आदेशों को हम आधार रूप में ले रहे हैं जिसपर प्रशुल्क परिकलित किया गया है।
(iii).	सीसीटीपीएल ने बताया है कि उसकी मूल्यनिर्धारण रणनीति लागत आधारित के अलावा कार्यनिष्पादन आधारित है। सीसीटीपीएल इकाई मूल्य पर कार्यनिष्पादन में अनुमानित सुधार के प्रभाव को सामने लाए।	हमने यह संकेत नहीं किया है कि मूल्यनिर्धारण कार्यनिष्पादन पर आधारित है। कृपया फार्म-1 में किए गए हमारे निवेदन का अवलोकन करें (फार्म-1 में यह बताया गया है कि मूल्यनिर्धारण रणनीति लागत आधारित और बाजार आधारित है)।
(iv).	इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 28 मार्च 2007 के अनुच्छेद सं. 14 (xi) द्वारा सीसीटीपीएल को अपनी आंतरिक प्रणाली में सुधार करने की सलाह दी थी ताकि वह अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय अलग-अलग गतिविधियों के लिए लागत ब्योरे द्वारा समर्थित अपना प्रस्ताव तैयार कर सके। सीसीटीपीएल प्रस्तावित प्रभासों में सुविचारित लागत तत्वों को भेजे।	सीसीटी गतिविधि आधारित लागत-निर्धारण व्यवस्थित नहीं करता है और इसलिए इसे उपलब्ध नहीं करवाया जा सकता।
(v).	(क). वर्ष 2009 पहले ही खत्म हो चुका है। 2009 के यातायात और वित्तीय/लागत ब्योरे वास्तविक रूप में भेजे।	सीसीटी ने अब अपनी सांविधिक लेखांकन अवधि को कैलेंडर वर्ष से बदलकर वित्तीय वर्ष कर लिया है और बदलाव के बाद प्रथम लेखे 31 मार्च 2009 को समाप्त 15 महीनों की अवधि के लिए तैयार किए गए हैं। इसलिए, हम वित्तीय वर्ष के आधार पर रिपोर्ट करते रहेंगे। वर्ष 2009-10 के लेखे पहले ही समाप्त

		हो चुके हैं और इसे इस निवेदन में शामिल किया गया है।
	(ख). इसी तरह, जनवरी-मई 2010 अवधि के वास्तविक आंकड़े भेजें।	जनवरी से मार्च 2010 अवधि लेखापरीक्षित लेखों की अवधि के भीतर पहले से ही कवर है। हम प्राधिकरण द्वारा यथा अपेक्षित अप्रैल से जून 2010 अवधि के वास्तविक आंकड़े संलग्न कर रहे हैं।
	(ग). वर्ष 2009 और मई 2010 तक के वास्तविक आंकड़ों के आलोक में, अनुवर्ती वर्षों के अनुमान अधुनातन/संशोधित, यदि आवश्यक हो, किए जाएं।	ऐसा किया गया है।
	(घ). यदि सीसीटीपीएल 3 वर्षों के सम्पूर्ण प्रशुल्क चक्र का लाभ लेना चाहता है तो वर्ष 2013 के अनुमान भी भेजें।	हमने सांविधिक लेखांकन अवधि को कैलेंडर वर्ष से वित्तीय वर्ष में बदल दिया है और इसलिए पूर्व लाभों की गणनाएं मार्च 2010 तक की अवधि के लिए किए गए हैं। हमने अप्रैल 2010 से मार्च 2013 तक की 3 वर्षों की अवधि के लिए प्रभावी संशोधित प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है।
(vi).	सीसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2008-2009 के दौरान और मई 2010 तक स्वीकृत अधिसूचित अधिकतम सीमा से अधिक रियायतें और छूट, यदि कोई हों, वर्षवार भेजें।	प्रशुल्क केवल अधिकतम स्तर हैं और निम्नतर प्रशुल्क ऑफर करने की कोई सीमा नहीं है जैसा इस प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर स्पष्ट किया गया है।
ख.	पहले उपलब्ध करवाए गए वास्तविक आंकड़ों एवं अनुमानों की तुलना: प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 इस प्राधिकरण से यह अपेक्षा करता है कि प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करते समय विश्वास किए गए अनुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा की जाए। इस संदर्भ में और सीसीटीपीएल द्वारा दाखिल किए गए प्रशुल्क प्रस्ताव के फार्म-7 के संदर्भ में, सीसीटीपीएल निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करें:	
(i).	(क). वार्षिक लेखों में निर्दिष्ट लाभ और लागत विवरण में यथा प्रेषित लाभ के बीच भिन्नता का मिलान करने के लिए सीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित समाधान विवरण से, यह देखा गया है कि सीसीटीपीएल ने अपने लागत विवरणों में टीएसए संचलनों से संबंधित आय और व्यय पर विचार नहीं किया था। उससे आय की प्रकृति और उसका व्यय भेजें। टीएसए संचलनों से संबंधित आय और व्यय को लागत विवरण से अलग रखने के कारण स्पष्ट करें। यदि इसे अलग रखने को तर्कसंगत ठहराया जाता है तो इसे केवल प्रत्यक्ष राजस्व तथा व्यय तक कनफाइन नहीं किया जा सकता। इस गतिविधि के लिए प्रासंगिक उपरिव्यय और पूंजी परिसंपत्तियां प्रभाजित और अलग की जानी चाहिए।	टीएसए संचलन चेन्नई से बाहर के स्थानों नामतः बंगलूर, हैदराबाद, कोच्चि आदि में सीसीटीपीएल सीएस से ग्राहक सीएसएस तक कार्गो के संचलन का प्रतिनिधित्व करते हैं। इस गतिविधि के लिए प्रशुल्क आदेश सं. टीएसएपी/45/2007-सीसीटीपीएल दिनांक 19 मार्च 2008 के आदेश खंड 10(vi) द्वारा टीएसएपी के दायरे से बाहर है। यह टर्मिनस के परिचालनों की तुलना में निनिस्कल गतिविधि है और इसलिए इसमें इससे संबंधित कोई आबंटनीय उपरिव्यय शामिल नहीं हैं। इसलिए, हमने प्रभारों की वसूली और उपर्युक्त गंतव्यों को इन कार्गो की सुपुर्दगी देने के लिए ट्रक के ठेकेदारों को तदनुसंगी भुगतान को अलग रखा गया है। इसके अलावा हमने इस गतिविधि को छूट प्रदान की है।
	(ख). उपर्युक्त मिलान विवरण में, सीसीटीपीएल ने अपने लागत विवरणों में एसएफआईएस (भारत योजना से सर्व) से संबंधित आय और व्यय को भी अलग रखा है। सीसीटीपीएल ने इस संबंध में किसी एक उपयोक्ता संगठन द्वारा कही गई बातों पर प्रतिसाद देते समय बताया था कि सीसीटीपीएल ने एसएफआईएस स्क्रिप्स के उपयोग से मिलने वाली अतिरिक्त पूंजी को अलग रखने के बाद ही अपने	प्राप्त हुई एसएफआईएस योजना के अधीन स्क्रिप्स और उसके उपयोग का विवरण संलग्न किया गया है। कृपया लेखापरीक्षित लेखों के साथ फार्म 3क के मिलान का अवलोकन करें जिसमें प्राप्ति के प्रभाव और एसएफआईएस स्क्रिप्स को स्पष्ट रूप से अलग रखा गया है। परिसंपत्ति, मूल्यों को भी एसएफआईएस स्क्रिप्स के प्रभाव की सीमा तक अलग रखा गया है जैसा कि समान मिलान से देखा जा सकता है।

	प्रस्ताव में नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ और मूल्यहास का अनुमान लगाया है। इस संबंध में, सीसीटीपीएल गणनाओं को स्थापित करने के लिए जो एसएफआईएस स्क्रिप्स और मूल्यहास में किए गए तदनुसूची समायोजन को अलग रखने के बाद कम किए गए पूंजी व्यय पर विचार किया है।	
(ii).	जून 2008 के समीक्षा आदेश में वर्ष 2008 और 2009 दोनों के लिए अनुमानित परिचालन व्ययों का जोड़ रु 249.37 करोड़ था। सीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित फार्म 7 में, वर्ष 2008 और 2009 दोनों के लिए अनुमान कॉलम में यथा निर्दिष्ट परिचालन व्ययों का जोड़ रु 259.44 करोड़ है। सीसीटीपीएल इस अमेल का कारण स्पष्ट करें और भिन्नता का मिलान करें।	उक्त भिन्नता का मिलान किया गया है और संशोधित निवेदन में यह भिन्नता लम्बे समय तक मौजूद नहीं होगी।
(iii).	मार्च 2007 में सीसीटीपीएल के प्रशुल्क की अंतिम समीक्षा के दौरान, (तत्कालीन) मौजूदा परिसंपत्तियों के पुर्नस्थापन के लेखा पर वर्ष 2006, 2007 और 2008 में परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में हटाव तत्संबंधित परिसंपत्तियों के लिखित मूल्य पर परिकल्पित किया गया था, कार्यवाहियों के दौरान सीसीटीपीएल द्वारा अपेक्षित ब्योरे नहीं भेजे जाने की वजह से, अगली समीक्षा के समय वास्तविक आंकड़ों के सत्यापन के अधीन होगा। इस संबंध में, आदेश दिनांक 28 मार्च 2007 के अनुच्छेद सं. 14 (v)(एस)(vi) का अवलोकन कर। सीसीटीपीएल पुष्टि करें कि वर्ष 2006, 2007 और 2008 में परिसंपत्तियों के पुर्नस्थापन के लेखा पर हटाव तत्संबंधित परिसंपत्तियों के लिखित मूल्य पर हैं।	हाँ, यह पुष्टि की गई है कि हटाव सकल प्रखंड तथा संचयित मूल्यहास में किया गया है और परिसंपत्ति को लिखित मूल्य पर हटाया गया है।
(iv).	इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 28 मार्च 2007 के अनुच्छेद सं. 14 (वी)(के) द्वारा इस शर्त के अधीन वर्ष 2007 से 2009 के अनुमानों में लागत की मद के रूप में तकनीकी सेवा शुल्क के भुगतान की अनुमति दी थी कि सीसीटीपीएल अगली समीक्षा के समय यह दर्शाने के लिए प्रत्येक वर्ष के आयकर निर्धारण आदेशों को प्रस्तुत करेगा कि संबद्ध प्राधिकारियों ने इस व्यय के लिए अनुमति प्रदान कर दी है। अतः सीसीटीपीएल वर्ष 2007 से 2009 के आयकर निर्धारण आदेशों को प्रेषित करें।	2006-07 से वित्तीय वर्षों के निर्धारण प्रगतिधीन हैं, इसलिए, निर्धारण आदेश इसके पूरा होने के बाद भेजा जाएगा। तथापि, वित्तीय वर्ष 2005-06 का निर्धारण आदेश यह प्रदर्शित करने के लिए भेजा गया है कि प्रबंधन तकनीकी सेवा शुल्क को आयकर विभाग ने ध्वसाय आय के रूप में स्वीकार किया गया है। (सीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत की गई आयकर प्राधिकारियों के आदेश की प्रति वित्तीय वर्ष 2004-05 (निर्धारण वर्ष 2005-06) के लिए है ना कि वित्तीय वर्ष 2005-06 के लिए। आयकर प्राधिकारियों ने सीसीटीपीएल द्वारा परिकल्पित रु 234.83 लाख के विपरीत रु 228.38 लाख की दर से तकनीकी सेवा शुल्क निर्धारित किया है। तदनुसार, आयकर प्राधिकारियों ने आदेश दिया है कि सीसीटीपीएल की आय में रु 6.43 लाख का ऊर्ध्वमुखी समायोजन किया जाना अपेक्षित है।)
(v).	इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 19 जून 2008 द्वारा 1 अगस्त 2008 से सीसीटीपीएल के तत्कालीन मौजूदा प्रशुल्क में 10 प्रतिशत वृद्धि करने की अनुमति दी थी। सीसीटीपीएल उपर्युक्त वृद्धि के संदर्भ में अनुमानित आय अद्यतन करें और वास्तविकताओं एवं अनुमानों की संशोधित तुलनात्मक स्थिति प्रेषित करें।	फार्म 7 में प्रस्तुत संशोधित प्रशुल्क में किया गया है।
(vi).	सीसीटीपीएल ने भविष्य प्रशुल्क में समायोजन के लिए 2007 से 2009 के प्रशुल्क चक्र के दौरान अर्जित	सीसीटीपीएल ने अपना प्रत्युत्तर भेजा है जो इस टिप्पणी के

	अतिरिक्त अधिशेष के 60 प्रतिशत पर विचार किया है। तथापि, यह देखा गया है कि 2007 से 2009 प्रशुल्क चक्र के लिए सीसीटीपीएल द्वारा निर्धारित प्रशुल्क अगले चक्र में सम्पूर्ण अतिरिक्त अधिशेष के समायोजन की शर्त के अधीन था। इस संबंध में, प्रशुल्क आदेश दिनांक 28 मार्च 2007 का अनुच्छेद 14 (vi) और (x) (ग) का अवलोकन करें। 2007 से 2009 प्रशुल्क चक्र के दौरान अर्जित सम्पूर्ण अतिरिक्त अधिशेष संशोधित लागत विवरण में समायोजित किया जाना चाहिए।	बाद वाले भाग में दिया गया है।
(ग).	वित्तीय/लागत विवरण:	
1.	क्षमता	
(i).	<p>यार्ड क्षमता की गणना के संदर्भ में, सीसीटीपीएल निम्नलिखित स्पष्ट करें:</p> <p>(क). यार्ड क्षमता 'भूमि स्लॉट', 'स्टेक ऊंचाई', 'उपयोगिता', 'पीकिंग टाइम' और 'विराम दिवसों' पर निर्भर है। इस संदर्भ में, सीसीटीपीएल भिन्न-भिन्न भूमि स्लॉटों, भिन्न स्टेक ऊंचाइयों और उपयोगिता के भिन्न-भिन्न प्रतिशत को अंगीकृत करने का कारण बताए। 120 प्रतिशत पीकिंग कारक पर विचार करने का आधार भी बताएं।</p> <p>(ख). सीसीटीपीएल 2007 से 2009 तक तीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष पर विचार करते हुए उपर्युक्त पैरामीटरों के आधार पर यार्ड क्षमता का अनुमान लगाएं। यह पुष्टि करें कि ऐसे सुविचारित पैरामीटर पुनर्स्थापन/रिफरबिशमेंट/परिवर्तनों के लिए प्रोद्भूत किए जाने हेतु प्रस्तावित क्यूसी व्यर्थों की बजाय अगले तीन वर्षों में बिना किसी बदलाव के रह जाएगा।</p> <p>(ग). सीसीटीपीएल ने वर्ष 2011 में यार्ड के रिफरबिशमेंट के लिए ₹ 20 करोड़ के निवेश का प्रस्ताव किया है। सीसीटीपीएल यह बताए कि कैसे यार्ड का प्रस्तावित रिफरबिशमेंट यार्ड क्षमता के निर्धारण को प्रभावित किया है।</p>	<p>सीसीटीपीएल के पास 14.6 हैक्टेयर का कंटेनर यार्ड है। जेएनपीटी के मामले (जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनल के लिए अप्रकट प्रशुल्क का निर्धारण) में टीएएमपी द्वारा अपने आदेश सं. 34 दिनांक 12 मार्च 2009 में अनुसरित प्रतिमानकों को अंगीकृत करते हुए, सकल स्लॉट 4171 और सर्वोत्तम यार्ड क्षमता 8,19,762 टीईयू परिगणित की गई है। सीसीटीपीएल में उपलब्ध वास्तविक सकल स्लॉट 3960 है। यदि वास्तविक उपलब्ध सकल स्लॉट पर भी विचार किया जाता है तो यार्ड क्षमता केवल 7,78,292 टीईयू परिगणित होती है। सीसीटीपीएल ने प्रतिमानकों के अनुसार एक पर विचार किया है। (इसने गणना पत्रक संलग्न किया है)। सर्वोत्तम क्षमता 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार परिगणित की गई है। इस प्राधिकरण के पिछले आदेश के अनुसार वास्तविक और सर्वोत्तम क्षमता की तुलना समान है और इसलिए सीसीटीपीएल के मामले में अंगीकृत किया जाना चाहिए।</p> <p>यार्डों के रिफरबिशमेंट संबंधी व्यय प्रारंभिक तौर पर यार्ड 7 के लिए हैं और शेष यार्ड 6 और 7 के बीच शेष क्रॉसओवर है, जिसमें पिछले कई वर्षों में कोई रिफरबिशमेंट नहीं किया गया है। इसमें कोई अतिरिक्त क्षमता का सृजन शामिल नहीं किया गया है।</p>
(ii).	<p>घाट क्षमता की गणना के संदर्भ में, सीसीटीपीएल निम्नलिखित स्पष्ट करें:</p> <p>(क). सीसीटीपीएल ने अपने प्रस्ताव में कहा है कि उसने अपनी क्रेन उत्पादकता में सुधार कर वर्ष 2006 में 22 फेरे प्रति घंटा से बढ़ाकर वर्ष 2009 में 27 फेरे किए गए हैं। तथापि, घाट क्षमता गणना दर्शाती है कि सीसीटीपीएल ने क्रेन की उत्पादकता केवल 25 फेरे प्रति घंटा पर विचार किया है। कारण स्पष्ट करें कि क्यों 27 फेरे प्रति घंटा प्रति घाट क्रेन घाटस्टाइड क्षमता निर्धारण के लिए सुविचारित नहीं किए जा सकते।</p>	<p>यह इस प्राधिकरण की अधिसूचना जी सं. 27 दिनांक 26 फरवरी 2008 के आधार पर विचार किया गया है। तथापि, हमारी क्षमता यार्ड द्वारा विषमिती की गई है और इसलिए 27 फेरे प्रति घंटा का टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता पर प्रभाव नहीं पड़ेगा। 2 पुराने क्यूसी निपटान की प्रक्रिया में हैं और इसलिए केवल 7 क्यूसी पर विचार किया गया है। इसके अलावा, हमने टीएएमपी के आदेशों के अनुसार सर्वोत्तम क्षमता पर हमारे संशोधित निवेदन पर आधारित हैं।</p>
	<p>(ख). पिछले सामान्य संशोधन आदेश दिनांक 28 मार्च 2007 से संबंधित कार्यवाहियों के दौरान, सीसीटीपीएल ने तत्कालीन मौजूदा 7 घाट क्रेनों के अलावा, वर्ष</p>	<p>2 नए क्यूसी 2001 के दौरान सीएचपीटी से 2 पुराने केएचआईसी गैक क्यूसी के पुनर्स्थापन के रूप में प्राप्त किए गए हैं। चूंकि वे केवल पुनर्स्थापन के लिए हैं समग्र क्यूसी संख्या</p>

	<p>2007 की दूसरी छमाही और वर्ष 2009 के दौरान अतिरिक्त क्रेनों की प्राप्ति का प्रस्ताव किया था। सीसीटीपीएल ने अपने मौजूदा प्रस्ताव में कहा है कि उसने सितम्बर 2009 के दौरान 2 नई घाट क्रेनों में निवेश किया है। सीसीटीपीएल ने अपनी घाट क्षमता गणना में क्रेन के परिवर्धनों पर विचार किया प्रतीत नहीं होता है। सीसीटीपीएल इस स्थिति की समीक्षा करे और टर्मिनल की क्षमता संशोधित करे।</p>	<p>केवल 7 ही रहेगी और इसलिए इस लेखा पर क्षमता में कोई बदलाव नहीं किया गया है। ये क्यूसी 2010-11 और 2011-12 के दौरान निपटान किए जाने के लिए प्रस्तावित किए गए हैं और इन्हें नियोजित पूंजी की गणना में से विधिवत् हटाया गया है।</p>
2.	<p>यातायात:</p> <p>(i). यातायात के अनुमानन के संदर्भ में, सीसीटीपीएल निम्नलिखित स्पष्ट करे:</p> <p>(क). सीसीटीपीएल ने वर्ष 2009 के वास्तविक यातायात के मुकाबले 2010 में 3 प्रतिशत यातायात वृद्धि और चेन्नई कंटेनर मार्केट में वर्ष 2010 के लिए अनुमानित कंटेनर यातायात के मुकाबले 2011 और 2012 के लिए 8 प्रतिशत यातायात वृद्धि परिकल्पित की है। वर्ष 2010 से 2012 के लिए सीसीटीपीएल द्वारा प्रहसित किए जाने के लिए अनुमानित कंटेनर यातायात में यह भी परिकल्पित किया गया है कि वर्ष 2010 के दौरान चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) में दूसरे कंटेनर टर्मिनल की हिस्सेदारी के वर्ष 2010 के लिए 35 प्रतिशत और वर्ष 2011 के लिए 36 प्रतिशत रहने की उम्मीद है। सीसीटीपीएल इस संबंध में किए गए विश्लेषण को भेजे।</p>	<p>दूसरे टर्मिनल ने सीसीटी से 2 सेवाएं (1 मेनलाइन/1 तटीय) ले ली हैं। इडफेक्स2/टीसीआई जो लगभग 16,500 टीईयू प्रति माह सृजित करते हैं। उसके अलावा उनके पास अर्जित करने के लिए न्यूनतम गारंटी है जिसके लिए सीसीटीपीएल से कुछ अन्य सेवाएं लिए जाने की उम्मीद है। यदि उनकी बढ़ोतरी को देखा जाए तो वे चेन्नई मात्रा का औसतन 20 प्रतिशत-25 प्रतिशत पहले ही ले चुके हैं। और उपर्युक्त कारण की वजह से इसके और बढ़ने की संभावना है।</p>
	<p>(ख). सीसीटीपीएल जनवरी 2010 से मई 2010 तक 5 महीनों की अवधि के दौरान प्रहसित वास्तविक कंटेनर मात्रा के ब्योरे और कंटेनर मिश्रण भी भेजे।</p>	<p>कुल मात्रा = 4,75,070 टीईयू, यह 3,51,489 कंटेनरों का प्रतिनिधित्व करता है। (अनुपात 1.35 है)</p>
	<p>(ग). सीएचपीटी में दूसरा कंटेनर टर्मिनल सितम्बर 2009 में शुरू होने के बारे में सीसीटीपीएल ने बताया था। यातायात के अनुमानित विपथन के बावजूद अतिरिक्त घाट क्रेनों को शामिल करने के कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>हम प्रतिस्पर्धी जोन में हैं और कुशलता हमारा बिक्री बिन्दु है। हमारे ग्राहकों को हमारे प्रतिस्पर्धी के पास जाने से रोकने के लिए हमें वैश्विक सेवा स्तर उपलब्ध करवाना अपेक्षित है, जिसके लिए हमें निवेश करना था और हमारे हितों की रक्षा करनी थी। इसके अलावा, हमें लाइसेंस करार के अनुसार उपस्करों को बदलना है।</p>
	<p>(घ) अनुमानित यातायात पर घाटसाइड सुविधाओं की क्षमता उपयोगिता केवल लगभग 50 प्रतिशत होगी। प्रस्तावित पूंजी व्यय लगभग 30 प्रतिशत की सीमा तक अनुमानित यातायात विपथन के आलोक में तर्कसंगत दृष्टांत।</p>	<p>निवेश हमारे कुशलता सुधार को समर्थन देने के लिए मौजूदा अवसंरचना में केवल पुनर्स्थापन करना है। और कोई नई अवसंरचना नहीं है जो हमारी प्रणाली में निर्मित की जा रही है।</p>
3.	<p>परिचालन आय:</p> <p>(क). इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत प्रशुल्क प्रस्ताव के लिए निर्धारित प्रारूपों के फार्म 2ख की टिप्पणी 3 परिचालक से अपेक्षा करती है कि वह अनुमानित यातायात के संदर्भ में आय को विस्तृत परिकलन उपलब्ध करवाए। तथापि, सीसीटीपीएल द्वारा ऐसा कोई परिकलन नहीं भेजा गया है। सीसीटीपीएल कंटेनर पारतन और भंडारण के लिए अपने मौजूदा दरमान और राशी विचारणीय वर्षों के लिए प्रस्तावित</p>	<p>इसने संशोधित गणनाएं उपलब्ध करवाई हैं।</p>

	<p>दरमान के संदर्भ में आय का विस्तृत परिकलन भेजे।</p> <p>(ख). सीसीटीपीएल ने बताया है कि उसने वर्ष 2010 से 2012 के लिए परिचालन आय के अपने अनुमानन में प्रस्तावित मात्रा छूट योजना से प्रकट होने वाले छूट के प्रभाव पर विचार किया है। तथापि, सीसीटीपीएल पूरी तरह से मौजूदा दरमान के आधार पर वर्ष 2010 से 2012 के लिए आय अनुमानन भेजे। अतिरिक्त प्रस्तावित प्रशुल्क मदों का वित्तीय प्रभाव अलग से दर्शाया जाए।</p>	<p>हमारे संशोधित प्रशुल्क आवेदन में इसे शामिल किया गया है।</p>
	<p>(ग). प्रस्तावित दर में सामान्य वृद्धि के अलावा, सीसीटीपीएल ने भी कुछ नई सेवाएं/सुविधाएं शुरू करने का प्रस्ताव किया है। इन नई सेवाओं से प्रकट होने वाले वर्षवार अतिरिक्त राजस्व विवीक्षा को मदवार परिमाणित करें और सभी विचाराधीन वर्षों के लिए आय अनुमानन में सुविचारित करें। इस संबंध में गणनाएं भी भेजें।</p>	<p>गणना पत्रक संलग्न किया गया है, इसे आय अनुमानन में शामिल किया गया है।</p>
4.	<p>परिचालन लागत:</p> <p>सीसीटीपीएल ने परिचालन लागत के अनुमानन में विभिन्न प्रतिशतों को वृद्धि कारक के रूप में अंगीकृत किया है। जैसाकि हमारे पत्र सं. टीएएमपी/27/2005-विविध दिनांक 18 मई 2010 द्वारा पहले ही संप्रेषित किया गया है, 3.76 प्रतिवर्ष का वृद्धि कारक लागत विवरण में व्यय अनुमानों के लिए सुविचारित किया जाएगा।</p>	<p>लेबर लागत, बिजली लागत और ईंधन में वृद्धियों के लिए विशिष्ट औचित्य दिए गए हैं, जो सीसीटीपीएल के नियंत्रण से बाहर हैं। सभी अन्य व्यय के मामले में, 3.76 प्रतिशत के अनुमोदित वृद्धि कारक पर विचार किया गया है।</p>
(i).	<p>परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर:</p> <p>(क). वर्ष 2008 और 2009 के लिए परिचालन लेबर लागत की गणना में गलती दिखाई देती है। कर्मचारियों की संख्या का उत्पाद और औसत लागत प्रति कर्मचारी लागत विवरण में सीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित राशि से मेल नहीं खाता है।</p>	<p>वर्तमान निवेदन में संख्याएं मेल खा रही हैं।</p>
	<p>(ख). वर्ष 2010 के लिए औसत लागत प्रति कर्मचारी वर्ष 2008 और 2009 के लिए औसत लागत प्रति कर्मचारी की तुलना में लगभग 44 प्रतिशत अधिक अनुमानित किया गया है। इसी प्रकार, वर्ष 2011 और 2012 के लिए औसत लागत प्रति कर्मचारी तत्संबंधी पिछले वर्षों से लगभग 10 प्रतिशत ज्यादा अनुमानित की गई है। औसत लागत प्रति कर्मचारी में अनुमानित वृद्धि सभी विचाराधीन वर्षों की विस्तृत गणनाओं के साथ तर्कसंगत ठहराएं।</p>	<p>क्यूसी और आरटीजी के परिचालनों के लिए मजदूरी 3 वर्षों की अवधि के लिए दीर्घावधि निपटान (एलटीएस) द्वारा शासित की जाती है। पिछली एलटीएस अवधि अप्रैल 2010 में खत्म हो चुकी है और कम्पनी अगली एलटीएस अवधि नामतः मई 2010 - अप्रैल 2013 के लिए मजदूरी पर बातचीत करने की प्रक्रिया में है। यह निपटान यूनियनों के साथ बातचीत के बाद तमिल नाडु के लेबर आयुक्त की उपस्थिति में हस्ताक्षर किया गया त्रिपक्षीय निपटान है। ऐतिहासिक रूप से, वृद्धि प्रतिशत पहले वर्ष के दौरान अधिक और अगले 2 वर्षों के दौरान नाममात्र की वृद्धि होगी। पिछली एलटीएस अवधि के दौरान, सीसीटीपीएल को निपटान के आधार पर पहले वर्ष में 45 प्रतिशत की वृद्धि देनी होगी। चूंकि वर्तमान निपटान के दौरान वृद्धि के भी उपर्युक्त लाइन पर रहने की उम्मीद है, इसलिए हमने पहले वर्ष में 45 प्रतिशत वृद्धि और अनुवर्ती वर्षों के लिए 6 प्रतिशत तक वृद्धि पर विचार किया है। व्यावहारिक परिदृश्य पर विचार करते हुए, यह प्राधिकरण इस बात की प्रशंसा करेगा कि यह दर में वृद्धि की प्रकृति में नहीं है अपितु निपटानों की लेबर पद्धतियों के अनुसार है और इसलिए इन्हें सामान्य मुद्रास्फीति के साथ</p>

		अन्य व्ययों के बराबर नहीं माना जा सकता।
	<p>अनुरक्षण लेबर:</p> <p>(क). समानतः, वर्ष 2008 और 2009 की अनुरक्षण लेबर लागत की गाना में गलती दिखाई देती है। कर्मचारियों की संख्या का उत्पाद और औसत लागत प्रति कर्मचारी लागत विवरण में सीसीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित राशि से मेल नहीं खाता है।</p> <p>(ख). इसी तरह, औसत लागत प्रति कर्मचारी में अनुमानित वृद्धि 2008 और 2009 के दौरान औसत लागत प्रति कर्मचारी पर वर्ष 2010 में लगभग 22 प्रतिशत और वर्ष 2011 और 2012 के लिए लगभग 15 प्रतिशत वृद्धि प्रतिवर्ष का सभी वर्षों की विस्तृत गणना के साथ औचित्य बताएं।</p>	<p>वर्तमान निवेदन में संख्याएं मेल खा रही हैं।</p> <p>वेतन वृद्धि बाजार परिदृश्य के आधार पर और प्रतिभा के मददेनजर विचार की गई है। तथापि हमने 2010-2013 के अनुमानों में मैनपावर में ज्यादा वृद्धि नहीं की है। अनुरक्षण अधीन अधिकांश कर्मचारी परिचालक के कार्य की प्रकृति के अधीन आते हैं। हालांकि वे यूनियन के अधीन नहीं हैं और निपटान के अधीन हैं, परन्तु हमें यूनियनकृत श्रेणी के लिए वृद्धियों के अनुसार इस श्रेणी के लिए वृद्धि करनी होगी।</p>
(iii).	उपस्कर चालन लागत:	
(क).	<p>बिजली लागत:</p> <p>(i). वर्ष 2009 के लिए बिजली का उपभोग प्रति टीईयू में वर्ष 2010 से 2012 के लिए अनुमानित बिजली के प्रति टीईयू उपभोग में लगभग 37 प्रतिशत वृद्धि का औचित्य बताएं।</p>	<p>बिजली प्रभारों में वृद्धि के दो प्रमुख कारण हैं, एक कुल पूल में दोहरे क्यूसी का परिवर्धन 1 सं. से 3 सं. तक पहुंच गया है, इसकी वजह से हमने क्यूसी उपभोग पर 30 प्रतिशत वृद्धि पूर्वानुमान लगाया है। प्रशीतन मात्राएं भी दिन-प्रति-दिन बढ़ रही हैं और इसलिए हमने उच्चतर प्रशीतन मात्रा और हमारे अनुमानों में मूल्यों पर विचार किया है।</p>
	(ii). सीसीटीपीएल वर्ष 2009 के लिए इकाई लागत की तुलना में वर्ष 2010 के लिए अनुमानित बिजली की इकाई लागत में लगभग 10 प्रतिशत वृद्धि का औचित्य बताएं। मई 2010 महीने के लिए लागू बिजली की वास्तविक इकाई लागत भेजें।	<p>तमिल नाडु बिजली बोर्ड ने 5 वर्षों से अधिक समय से बिजली प्रशुल्क में बढ़ोतरी नहीं की है और बिजली उपयोक्ताओं के लिए कीमत वृद्धि प्रस्ताव पर विचार करने के लिए एक समिति बनाई गई है। संकेत हैं कि एचटी उपयोक्ताओं के लिए वृद्धि की जा सकती है और इसका कम से कम 10 प्रतिशत अनुमान लगाया गया है।</p>
	(iii). सीसीटीपीएल ने अपनी कुल बिजली लागत के अनुमानन में निर्धारित लागत तत्व पर भी विचार किया है। अनुमानित निर्धारित प्रभारों के घटकों को अनुमानित निर्धारित प्रभारों के औचित्य के साथ विचाराधीन सभी वर्षों के लिए लागत व्ययों के साथ सूचीबद्ध करें। भुगतान किया गया/देय वास्तविक निर्धारित प्रभार दस्तावेजी प्रमाण द्वारा समर्थित करते हुए औचित्य बताएं।	<p>नई दो लिफ्ट घाट क्रनों के संस्थापन और प्रशीतन मात्रा में वृद्धि की वजह से भी, हमारे लिए यह जरूरी हो जाता है कि अधिकतम मांग को 2100 केवीए से बढ़ाकर 2565 केवीए किया जाए, यह बिजली प्रभारों के लिए देय निर्धारित प्रभारों में परिणाम रहा है।</p>
(ख).	ईंधन लागत:	
	(i). वर्ष 2008 की ईंधन लागत गणना में गलती दिखाई देती है, जिसे शोधित किया जाए।	<p>ईंधन लागत के प्रति टीईयू उपभोग में कटौती प्रक्रिया बदलाव कार्यान्वित करते हुए और कई आस्टीजी में ईंधन कुशल इजनों को बदलते हुए अर्जित किया गया है।</p>
	(ii). वर्ष 2009 की इकाई लागत की तुलना में वर्ष 2010 के लिए अनुमानित इकाई लागत प्रति लिटर में लगभग 11.62 प्रतिशत की वृद्धि का औचित्य बताएं।	<p>यह औचित्यपरक वृद्धि है और इसे पिछले 6 महीनों में ₹0 34.41 - ₹0 39.46 प्रति लिटर तक डीजल कीमत में 15 प्रतिशत की वृद्धि से पुष्टि की जा सकती है। उपर्युक्त के आलोक में, हमने हमारी अनुमानित वृद्धि की समीक्षा की है और 15 प्रतिशत तक वृद्धि की है। डीजल की कीमत सामान्य मुद्रास्फीति का</p>

		पैटर्न अनुसरित नहीं कर रही है और केन्द्रीय सरकार वास्तव में डीजल की कीमतों के निर्धारण के तरीके को भी अनियंत्रित करने पर विचार कर रही है जिसके लिए आज सहायिकी दी जा रही है। हमने नवम्बर 2009 में हमारे पूर्ववर्ती निवेदन में वर्ष 2010 के लिए ₹ 38.41 की आधार दर पर विचार किया था और 8 महीनों के बाद यह कीमत ₹ 39.57 प्रति लिटर तक पहुंच गई थी, आगे बढ़ोतरी हो सकती है। इसलिए, हम इस प्राधिकरण से अनुरोध करते हैं कि इस व्यय की विशेष प्रकृति पर विचार करें और 15 प्रतिशत पर यथा प्रस्तावित वृद्धि दरें स्वीकार करें।									
(ग).	मरम्मतें और अनुरक्षण लागत:	<p>(i). सीसीटीपीएल सभी विचाराधीन वर्षों के लिए उपस्करों और बिजली संस्थापनों की अनुमानित मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत के लिए विस्तृत गणनाएं भेजे।</p> <p>(ii). सीसीटीपीएल वर्ष 2010 के लिए अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत, जो वर्ष 2008 और 2009 के दौरान प्रदत्त औसत मरम्मत और अनुरक्षण लागत की तुलना में लगभग 22 प्रतिशत ज्यादा है, का औचित्य बताएं।</p>									
		<p>सीसीटीपीएल द्वारा संलग्न की गई सूची प्रत्येक मद के लिए पुनर्स्थापन की अनुमानित लागत के साथ वर्ष 2010-11 से 2012-13 में पुनर्स्थापन के लिए परिकल्पित पुर्जों की मुख्य मदें दर्शाता है। पुनर्स्थापन की वर्षवार कुल लागत नीचे दी गई है:</p> <table><tr><td>2010 - 11</td><td>-</td><td>₹ 197.43 लाख</td></tr><tr><td>2011 - 12</td><td>-</td><td>₹ 211.34 लाख</td></tr><tr><td>2012 - 13</td><td>-</td><td>₹ 256.41 लाख</td></tr></table> <p>मरम्मत और अनुरक्षण लागत में निर्धारित स्तर पर फेरे पूरे करने पर क्यूसी और आरटीजी के लिए की जाने वाली आवधिक डी-जॉब शामिल हैं। इसलिए वाईओवाई प्रतिशत इस तथ्य का वास्तविक मूल्यांकन नहीं होगा। तथापि, औसत वृद्धि प्रतिवर्ष को, उपर्युक्त कारणों से, अब कम करके 10 प्रतिशत किया गया है। यह भी पुष्टि की गई है कि मरम्मत और अनुरक्षण लागत 2008 के दिशानिर्देशों के अनुसार बिजली और अभियांत्रिक मशीनरी की सकल लागत के 2 प्रतिशत से कम है।</p>	2010 - 11	-	₹ 197.43 लाख	2011 - 12	-	₹ 211.34 लाख	2012 - 13	-	₹ 256.41 लाख
2010 - 11	-	₹ 197.43 लाख									
2011 - 12	-	₹ 211.34 लाख									
2012 - 13	-	₹ 256.41 लाख									
(iv).	कुशलता लाभ:										
	<p>(क). कुशलता लाभ के लिए फॉर्म-6 में सीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित गणनाओं में, सीसीटीपीएल ने यह स्थापित करने के लिए प्रत्येक लागत समूह को निर्धारित तथा परिवर्तनीय घटक में विभाजित नहीं किया है कि लागत कटौती कुशलता लाभों की वजह से हुई है। अतः सीसीटीपीएल परिवर्तनीय घटक के आधार पर कुशलता लाभों की गणना करें। गणनाएं संसाधनों के उपभोग और दर प्रति इकाई को स्पष्ट रूप से दर्शाएं।</p>	<p>ईंधन लागत और आईटीवी पूरी तरह से परिवर्तनीय व्यय हैं, यह आईटीवी किराया प्रभारों की वजह से है जो टीईयू आधार पर भुगतान किए जाते हैं। डीजल आरटीजी, आरएस, फोर्कलिफ्ट और टर्मिनल वाहनों के लिए भी उपभोग किया जाता है, जो टर्मिनल मात्रा पर वहन करते रहे हैं। बीमा पूरी तरह से निर्धारित लागत है। बिजली लागत में, हमने निर्धारित तत्व को हटा दिया है और मौजूदा निवेदन में परिवर्तनीय घटक दर्शाया गया है।</p>									
	<p>(ख). सीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित फॉर्म-3क में, सीसीटीपीएल ने दोगुने कुशलता लाभों अर्थात् एक 2004-07 से टीएएमपी द्वारा यथा स्वीकृत कुशलता लाभ और दूसरा वर्ष के लिए कुशलता लाभ रूप में विचार किया है, जैसा सीसीटीपीएल ने बताया है। दो श्रेणियों के अधीन कुशलता लाभ का दावा करने के दगर्भ औचित्य के साथ स्पष्ट करें।</p>	<p>प्रशुल्क आदेश संदर्भ मामला सं. टीएएमपी/45/2007-सीसीटीपीएल दिनांक 19 जून 2008 के पैरा 10(ix) के आधार पर, सीसीटीपीएल की ₹ 68 प्रति टीईयू हिस्सेदारी पर विचार किया गया है। कुशलता सुधारों से ऊपर, सीसीटीपीएल ने 2007-2009 के दौरान और सुधार किए हैं, जिसे टीएबी-कुशलता लाभ में शामिल किया गया है, जिसमें हमने परिचालनात्मक कुशलता और (1) बिजली (2) ईंधन (3) आईटीवी किराया और (4) बीमा के चार क्षेत्रों में तदनुकूली लागत कटौती के लेखा पर सीसीटी की वजह से कुशलता लाभ परिकल्पित किया है।</p>									
(ग).	प्रस्तावित अनुमानित व्ययों में तीव्र वृद्धि के	कुशलता लाभ का दावा करने के पीछे आधार यह है कि लागत									

	आलोक में, अनुमानों में कुशलता लाभ का दावा करने का आधार पर्याप्ततः स्पष्ट किया जाए।	वृद्धि के बावजूद जो टर्मिनल के नियंत्रण से बाहर है, सीसीटीपीएल ने कई प्रक्रिया सुधार कदम उठाए हैं और इस प्रकार व्यय में परिमाणात्मक बचतें की हैं।
(v).	उपस्कर किराया प्रभार: सीसीटीपीएल निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करे: (क). वर्ष 2008 से 2012 के लिए अनुमानित उपस्कर किराया प्रभारों की गणना भेजें।	सीसीटीपीएल ने गणनाएं भेजी हैं।
	(ख). किराये पर लिए गए/किराये पर लिए जाने के लिए प्रस्तावित उपस्करों की सूची दस्तावेजी साक्ष्य के साथ वैधीकृत भेजी जाए।	फोर्कलिफ्ट और यार्ड मार्शलिंग वाहन किराये पर लिए गए हैं। करार की प्रतियां संलग्न की गई हैं। 1. फोर्कलिफ्ट सेवाएं [सीसीटीपीएल ने फोर्कलिफ्ट सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए उसके और निजी पार्टी के बीच हुए करार के हिस्से को दर्शाते हुए दरों की प्रति भेजी है, जिसे निम्नवत् पढ़ा जाए: “ठेकेदार को पहली जनवरी 2009 से 31 दिसम्बर 2009 तक रु0 67,500 (रुपये सतसठ हजार पांच सौ केवल) प्रति माह प्रति एफएलटी और पहली जनवरी 2010 से 31 दिसम्बर 2010 तक रु0 69,400 (रुपये उनहत्तर हजार चार सौ केवल) प्रति एफएलटी प्रति माह की दर से सेवाओं के निष्पादन के लिए क्षतिपूर्ति की जाएगी। ठेकेदार, सीसीटी द्वारा अनुमोदित प्रारूप में, पिछले एक महीने में किराये पर ली गई एफएलटी के ब्योरे देते हुए सीसीटी को बिल भेजेगा। छह (6) इलैक्ट्रिकल फोर्कलिफ्ट परिचालनों में विनियुक्त की जानी हैं। ठेकेदार अगले महीने की पहली तारीख को महीने के लिए देय अनुमानित प्रभारों पर बिल दे सकता है और बिल राशि पर 15 प्रतिशत की नकद छूट ऑफर कर सकता है, यदि भुगतान 3 कार्यदिवसों में किया जाता है। यदि ठेकेदार पर आरोग्य कारणों से फोर्कलिफ्ट उपयोग के लिए उपलब्ध नहीं हो तो सीसीटी यथानुपात किराया प्रभार की कटौती करेगा।” 2. यार्ड पट्रोलिंग सेवाएं [सीसीटीपीएल ने यार्ड पट्रोलिंग सेवाओं के प्रावधान के लिए निजी पार्टी के साथ उसके द्वारा किए गए करार की प्रति भेजी है और करार की अवधि कैलेंडर वर्ष 2009 के लिए है।]
	(ग). सीसीटीपीएल ने वर्ष 2009 में 9 महीनों की अवधि के लिए 8.52 लाख टीईयू का कंटेनर यातायात और वर्ष 2010 के लिए 7.80 लाख टीईयू यातायात का अनुमान लगाया है। इस संदर्भ में, वर्ष 2010 के दौरान निम्नतर यातायात के बावजूद वर्ष 2010 के लिए उच्चतर स्तर पर उपस्कर किराया प्रभारों के अनुमानों का औचित्य बताएं।	जैसाकि पहले बताया गया था, आईटीवी किराया प्रभार प्रहस्तित टीईयू की सं. के आधार पर भुगतान किए जाते हैं और इसलिए इसे मात्रा में अनुपातित किया गया है। अब हमने टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार वृद्धि पर विचार किया है।
(vi).	पट्टा किराये: यह प्रकट होता है कि सीएचपीटी ने मध्यस्थ के निर्णय को माननीय मद्रास उच्च न्यायालय में चुनौती दी है।	इस मामले में वर्तमान स्थिति यह है कि सीएचपीटी ने मध्यस्थ द्वारा दिए गए निर्णय के विरुद्ध डिवीजन बैंच के समक्ष उच्च न्यायालय में अपील दायर की थी और पट्टा किराये की कुल

	सीसीटीपीएल इस मामले की वर्तमान स्थिति और न्यायालय द्वारा पारित अंतरिम आदेश, यदि कोई हों, भेजे।	राशि और उसपर ब्याज के लिए दावा किया है। उच्च न्यायालय ने सीएचपीटी की अपील को स्वीकार कर लिया था और सुनवाई शुरू होने की तारीख की प्रतीक्षा है। सीएचपीटी ने स्टे के लिए कोई आवेदन नहीं किया था और इसलिए उच्च न्यायालय द्वारा ऐसा नहीं किया गया था। अपक्षीय आदेश की स्थिति में, सीसीटी पट्टा किरायों का भुगतान करेगा। यह नोट किया जाए कि सीएचपीटी की मांग ₹0 77.34 करोड़ के लिए है जबकि हमारा प्रावधान केवल 52.74 करोड़ का है। यह प्रावधान इन्हीं पट्टा किरायों पर आधारित है जो 2006 के दौरान भुगतान किए गए थे। दिया गया है कि मामला न्यायालय में लंबित है, अपक्षीय आदेश के मामले में, सीसीटी वह राशि उदा करेगा और इसलिए यह केवल प्रूडेंट है कि राशि स्वीकृत हो जाएगी। प्रावधान से अधिक देय किसी अतिरिक्त राशियों के मामले में, सीसीटी के पास भविष्य निवेदनों में पूर्वव्यापी प्रभाव से इसका दावा करने का अधिकार है। यदि न्यायालय सीसीटी के पक्ष में निर्णय देता है तो उक्त राशि भविष्य निवेदनों में समोजित की जाएगी। हम टीएमपी से अनुरोध करते हैं कि 2007 में दिए गए आदेश में यथा अंगीकृत स्थिति को अंगीकृत करना जारी रखे कि पूर्वव्यापी परिवर्धन हमारे प्रशुल्क को ऐसे परिदृश्य में पूरी तरह से अतुलनीय और अप्रतिस्पर्धात्मक बना देगा जहां सीसीटी टर्मिनल 2 के विकास के साथ दक्षिण भारत में क्षमता में दी गई वृद्धि को बनाए रखा जाता है जोकि अब अब कार्यात्मक है और बालारपादम जो शीघ्र ही परिचालन प्रारंभ करेगा और समान हिटरलैंडों से मात्राएं आकर्षित होने की उम्मीद है।
(vii).	बीमा: सीसीटीपीएल ने अनुमानित बीमा लागत के लिए आधार नहीं भेजा है। बीमा लागत के अनुमानों का बीमा कम्पनी को किए गए वास्तविक भुगतान के संदर्भ में तर्कसंगत ठहराएं। बीमा कम्पनी(कम्पनियों) के साथ किए गए करार की प्रति भेजे।	[सीसीटीपीएल ने 1-10-2009 से 30-09-2010 तक बीमा अवधि के लिए कार्गो प्रहस्तन देयता और पत्तन प्रापर्टी के बीमा के लिए बीमा पॉलिसियों की प्रतियां भेजी हैं। पॉलिसियों में यथा निर्दिष्ट प्रीमियम नीचे दिए गए हैं: 1. बीमित इंटरनेट (कार्गो प्रहस्तन ₹0 7.28 लाख सुविधा) 2. बीमित इंटरनेट (बीमा-योग्य खराबी ₹0 8.93 लाख इंटरनेट को प्रत्यक्ष नुकसान, गिराना अथवा नष्ट (खराब मशीनरी सहित)। 3. बीमित इंटरनेट (शर्टी को सामग्री ₹0 0.99 लाख नुकसान और परिधान नुकसान) ₹0 17.20 लाख
(viii).	अन्य व्यय: (क). सीसीटीपीएल "अन्य व्ययों" के अधीन लागत व्ययों के साथ सुविचारित मदों की सूची बनाए। (ख). (i). प्रशुल्क प्रस्ताव लैशिंग करार, सीएफएस एवं चैकर्स करार और मार्केटिंग व्ययों का उल्लेख करता है। सीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित लागत विवरण में लागत की ये मदें हमें नहीं मिली थी। सीसीटीपीएल लागत विवरण में लागत की इन मदों को दिए गए संव्यवहार को स्पष्ट करे। (ii). लैशिंग करार दरों और सीएफएस	सुरक्षा सेवा, लैशिंग प्रभार, सीएफएस लेबर, साइट सफाई और एसटीपी अनुरक्षण। लैशिंग करार, सीएफएस एवं चैकर करारों को अन्य व्ययों में शामिल किया गया है और मार्केटिंग व्ययों को सामान्य उपरिव्ययों में शामिल किया गया है। करार प्रतियां संलग्न की गई हैं। [1. लैशिंग सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए निजी पार्टी के साथ सीसीटीपीएल द्वारा किया गया करार 01-01-2009 से 31-12-2010 तक एक वर्ष की अवधि के लिए है। 2. चैकरों की सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए निजी पार्टी के

	एवं चैकरो के करार की दरों के अनुमान अनुमानों की गणनाओं द्वारा समर्थित दस्तावेजी साक्ष्य के साथ वैधीकृत करें।	साथ सीसीएल द्वारा किया गया करार 01-01-2009 से 31-12-2011 तक 2 वर्षों की अवधि के लिए है। 3. सीएफएस सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए निजी पार्टी के साथ सीसीटीपीएल द्वारा किया गया करार 01-02-2009 से 31-12-2010 अवधि के लिए है।
(ix).	तकनीकी सेवा शुल्क: सीसीटीपीएल संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.2 के अधीन यथा अपेक्षित "आमर्स लैंथ रिलेशनशिप" की यार्डस्टिक लागू करते हुए विचाराधीन सभी वर्षों के लिए लागत विवरण में अनुमानित तकनीकी सेवा शुल्क की उपयुक्तता स्थापित करें।	इन संव्यवहारों में आमर्स लैंथ रिलेशनशिप आयकर विभाग द्वारा पहले ही निर्धारित किया जा चुका है और निर्धारण वित्तीय वर्ष 2005-06 तक पूरा हो चुका है। [सीसीटीपीएल ने वित्तीय वर्ष 2004-05 (निर्धारण वर्ष 2005-06) के लिए निर्धारण आदेश की प्रति भेजी है।]
(x).	मूल्यहास: सीसीटीपीएल ने अचल परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में परिवर्धन प्रस्तावित किए हैं। सकल परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड से कुछ हटाए भी गए हैं। अचल परिसंपत्तियों में परिवर्धनों की शुरुआत की सही तारीख और अचल परिसंपत्तियों को हटाने की तारीख के बारे में पर्याप्त ब्योरे उपलब्ध नहीं करवाए जाने पर, हम सीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित मूल्यहास आंकड़ों की संवीक्षा करने में समर्थ नहीं हैं। इसलिए, सीसीटीपीएल संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 को ध्यान में रखते हुए विचाराधीन सभी वर्षों के लिए अनुमानित मूल्यहास की विस्तृत गणनाएं भेजें। कम्पनी अधिनियम अथवा रियायत करार, जैसी भी स्थिति हो, का संदर्भ देते हुए अंगीकृत मूल्यहास की दरें भी भेजें।	सीसीटीपीएल ने 2010 से 2012 के सकल प्रखंड में प्रस्तावित परिवर्धनों की सूची भेजी है। इसने अनुमानित मूल्यहास की गणनाएं नहीं भेजी हैं।
(xi).	उपरिव्यय:	
	(क). सीसीटीपीएल प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्ययों के अधीन सुविचारित व्यय की मदों की सूची बनाएं।	प्रबंधन स्टाफ का वेतन और संबंधित स्टाफ कल्याण व्यय।
	(ख). वर्ष 2010 के लिए अनुमानित प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्यय वर्ष 2008 और 2009 के लिए औसत व्यय से लगभग 38 प्रतिशत ज्यादा है। वर्ष 2011 और 2012 के लिए अनुमानित प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमानित व्यय से लगभग 15 प्रतिशत ज्यादा है। सीसीटीपीएल अनुमानों का औचित्य बताएं।	2008-09 के दौरान प्रचलित जरूरी शर्तों की वजह से, 2009 और 2010 के कैलेंडर वर्ष में कर्मचारियों को केवल मामूली वृद्धियां दी गई थी। वृद्धि बाजार रुझान पर आधारित है। वर्ष 2011 और 2012 के लिए, वृद्धि सामान्य बाजार परिदृश्य पर आधारित है।
	(ग). (i). 'सामान्य उपरिव्यय' के अधीन सुविचारित मदों की सूची बनाएं। (ii). इसी तरह, वर्ष 2010 के लिए अनुमानित सामान्य उपरिव्यय वर्ष 2008 और 2009 के औसत व्यय से लगभग 19 प्रतिशत ज्यादा है। वर्ष 2011 और 2012 के लिए अनुमानित सामान्य उपरिव्यय तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमानित व्यय से लगभग 10 प्रतिशत ज्यादा है। सीसीटीपीएल अनुमानों को तर्कसंगत ठहराएं।	आर एड एम बिल्डिंग्स, फ्लोर, घाट और पेंगुट विजिली - प्रशासनिक भवन, ऊपर्युक्त सामान्य प्रभार, प्रिंटिंग एंड स्टेशनरी, ट्रेवल और कार्रवाई व्यय, संचार लागत, व्यावसायिक प्रभार - लेखापरीक्षा शुल्क, आय विधि प्रभार, हार्डवेयर और सॉफ्टवेयर अनुशासन तथा संचालन लागत। वर्तमान विवरण में पूर्ण टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुरार शामिल की गई हैं।

(xii).	प्राथमिक व्यय: प्राथमिक व्ययों को इस प्राधिकरण द्वारा पारित पूर्ववर्ती आदेशों में स्पष्ट किए गए कारणों से सम्पूर्ण परियोजना अवधि में बांटे जाने हैं। सीसीटीपीएल ने वर्ष 2010 से 2012 के दौरान बढ़ते खाते में डालने के लिए प्राथमिक व्ययों पर विचार किया गया प्रकट नहीं होता है।	प्राथमिक व्यय पूरी परियोजना लागत की तुलना में बहुत ही कम है और इसलिए इसे सामान्य लेखांकन प्रतिमानकों के आधार पर प्रभारित किया गया है। चूंकि इसे हटाने और सम्पूर्ण परियोजना अवधि में प्रभारित करने से बिना किसी सामग्री लाभ के निवेदन में जरूरी मिलान करना होगा, इसलिए टीएएमपी से अनुरोध है कि बढ़ते खाते के बही आधार पर सहमति दे।
5.	वित्त और विविध आय:	
	टर्मिनल मूल्य: सीसीटीपीएल ने बताया है कि टर्मिनल लाभ के रूप में 10 मिलियन अमेरिकी डॉलर पर विचार किया गया है और विचाराधीन सभी वर्षों के लिए कल्पित आय पर पहुंचने के लिए 15 प्रतिशत वार्षिक छूट पर विचार किया गया है। तथापि, यह देखा गया है कि सीसीटीपीएल ने कल्पित आय के रूप में छूट प्रदत्त टर्मिनल मूल्य पर विचार नहीं किया है। इसके अलावा, इस प्राधिकरण ने पूर्ववर्ती आदेशों में 1 मिलियन अमेरिकी डॉलर की दर से टर्मिनल मूल्य पर विचार किया था। मौजूदा प्रस्ताव में 10 मिलियन अमेरिकी डॉलर रूप में टर्मिनल मूल्य उल्लिखित करने का कारण स्पष्ट करें। कल्पित आय पर पहुंचने के लिए टर्मिनल मूल्य को छूट प्रदान करने के लिए सुविचारित किए जाने के लिए प्रस्तावित 15 प्रतिशत के छूट प्रदान करने वाले कारक के लिए आधार बताएं।	हमने नोट कर लिया है कि प्राधिकरण पिछले दो अथवा तीन प्रशुल्क चक्रों में टर्मिनल मूल्य पर विचार करने के लिए सहमत है और प्राधिकरण ने वर्ष 2007, 2008 और 2009 के लिए अपने 2007 के आदेश में टर्मिनल लाभों पर स्थिति आरक्षित रखी है। अतः हमने हमारे आवेदन से टर्मिनल मूल्य को हटा लिया है।
6.	नियोजित पूंजी:	
(i).	अचल परिसंपत्तियां:	
	(क). सकल अचल परिसंपत्तियां: 1 अप्रैल 2009 की शुरुआत में सकल अचल परिसंपत्तियों का मूल्य राशि रु0 50105 लाख 31 मार्च 2009 को समाप्त वित्तीय वर्ष के लिए सीसीटीपीएल वार्षिक लेखों के भाग अचल परिसंपत्तियों की अनुसूची से मेल खाता है। तथापि, वर्ष 2009 के लागत विवरण में निर्दिष्ट सकल अचल परिसंपत्तियों की विभिन्न श्रेणियों का मूल्य लेखों में निर्दिष्ट प्रासंगिक मदों से मेल नहीं खाता है। इसे स्पष्ट करें और अन्तरों का समाधान करें।	समाधान भेजा गया है— गुपिंग त्रुटियां ठीक की गई हैं।
	(ख). सीसीटीपीएल "अन्य" के अधीन सुविचारित परिसंपत्तियों के मूल्य को सूचीबद्ध करें।	चेन्नई पत्तन न्यास को लाइसेंस शुल्क अदा किया गया।
(ii).	सकल प्रखंड में परिवर्धन:	
	(क). रु0 113.91 करोड़ की सीमा तक वर्ष 2009 के दौरान इसकी परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में सीसीटीपीएल द्वारा किए गए वास्तविक परिवर्धन दस्तावेजी साक्ष्य के साथ समर्थित करें।	परिवर्धन मार्च 2010 अधुनातित किए गए हैं और सूची संलग्न की गई है। वर्ष 2009-10 के दौरान वास्तविक परिवर्धन एसएफआईएस स्क्रिप और प्रमुख मद के प्रभाव के अलावा रु0 94.11 करोड़ है, हजेडपीएमसी से दो नई क्यूसी की खरीद है। दस्तावेजी साक्ष्य संलग्न किया गया है।
	(ख). (i) वर्ष 2010 के लिए फार्म 4ख में दिए गए सकल प्रखंड में परिवर्धनों के ब्योरे फार्म-4क	4क और 4ख का मिलान दर्शाते हुए समाधान संलग्न किया गया है। तथापि, कृपया नोट करें कि 4ख केवल रु0 1 करोड़

	<p>में दी गई सूचना से मेल नहीं खाते हैं। सीसीटीपीएल वर्ष 2010 के सकल प्रखंड में परिवर्धनों संबंधी फार्म 4ख में पूरे ब्योरे भेजे।</p> <p>(ii). सीसीटीपीएल ने क्यूसीआरटीजी के लिए 1:3 की दर से उपस्कर टर्मिनल अनुपात को बनाए रखने के लिए वर्ष 2010 के दौरान दो अतिरिक्त आरटीजी की खरीद करने का प्रस्ताव किया बताया गया है। उपलब्ध क्यूसी और आरटीजी की कुल संख्या वर्षवार भेजे। सीसीटीपीएल यह पुष्टि करे कि क्या दो आरटीजी का परिवर्धन सीसीटीपीएल और सीएचपीटी के बीच हुए लाइसेंस करार के अनुसार है।</p> <p>(iii). सीसीटीपीएल रु0 17.50 करोड़ की लागत से आरटीजी प्राप्त करने के लिए शुरू की गई कार्रवाई की स्थिति और वर्ष 2010 के दौरान सूचना प्रौद्योगिकी (रु0 15.13 करोड़), फर्नीचर और जुड़नार (रु0 0.20 करोड़) और भवनों (रु0 0.26 करोड़) में प्रस्तावित निवेश की स्थिति के बारे में बताए। इन कैपिटल परिवर्धनों के बारे में की गई कार्रवाई दर्शाने के लिए दस्तावेजी समर्थन भेजे।</p>	<p>से अधिक की वैयक्तिक परिसंपत्ति लागत के लिए भेजी गई है।</p> <p>यह आरटीजी एलए प्रावधानों के अनुसार ही बदली गई है।</p> <p>आरटीजी की योजना वर्ष 2011-12 के दौरान बनाई गई थी और कार्यवाही दिसम्बर 2010 तक शुरू की जाएगी। हम सूचना प्रौद्योगिकी में रु0 70 लाख का निवेश पहले ही कर चुके हैं और यह भी जून 2010 तक शुरू हो जाएगा।</p>
	<p>(ग). सीसीटीपीएल यह पुष्टि करे कि क्या एक-एक आरटीजी बदलने से संबंधित 2011 में रु0 8.50 करोड़ और 2012 में रु0 9 करोड़ का प्रस्तावित निवेश एलए प्रावधानों के अनुसार है।</p>	<p>यह आरटीजी एलए प्रावधानों के अनुसार बदले गए हैं।</p>
	<p>(घ). यह नोट करें कि नियोजित पूंजी के लिए केवल पूरी हुई और शुरू की गई परिसंपत्तियां ही गिनी जाएं। प्रगतिधीन को लेखा में नहीं लिया जाएगा। इस संबंध में पुष्टि भेजे।</p>	<p>यह पुष्टि की गई है कि नियोजित पूंजी की गणना करने के लिए केवल शुरू की गई परिसंपत्तियों को ही लेखा में लिया गया है।</p>
<p>7.</p>	<p>कार्यगत पूंजी:</p> <p>(i). सीसीटीपीएल सभी विचाराधीन वर्षों के लिए अनुमानित विविध देनदारियों के आधार भेजे।</p>	<p>महापत्तन न्यास अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार, पत्तन के लिए सेवा प्रभार सेवाएं प्राप्त करने से पहले देय हैं। तथापि, कृपया सीसीटीपीएल के दरमान के खंड-2.6.(i)(iv) का अवलोकन करें जिसमें यह दर्शाया गया है कि "उपयोक्ताओं द्वारा भुगतान में देरी सीसीटीपीएल द्वारा बिल दिए जाने की तारीख के बाद केवल 10 दिन गिनी जाएगी"। यह खंड ग्राहकों को 10 दिन की क्रेडिट अवधि के लिए विदित है। हम टीएएमपी से अनुरोध करते हैं कि इस खंड को हटाया जाए और इसे स्थान पर यह खंड रखा जाए कि एमपीटी एक्ट के अनुसार भुगतान अग्रिम रूप में किया जाएगा। इसलिए, हमने किसी भी समय देनदारियों के रूप में 7 दिनों के टर्नओवर पर विचार किया है।</p>
	<p>(iii). सीसीटीपीएल विचाराधीन सभी वर्षों के लिए अनुमानित पूर्व-भुगतानों के लिए विस्तृत गणनाएं भेजे। इस संबंध में, सीसीटीपीएल द्वारा दाखिल किए गए समीक्षा आवेदन का निपटान करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश दिनांक 19 जून 2008 के अनुच्छेद</p>	<p>यह आयकर अधिनियम के अधीन पात्र एमपीटी क्रेडिटों, रु0 3486 लाख के भुगतान अग्रिम टैक्सों और सेनवेट क्रेडिट रु0 408 लाख का प्रतिनिधित्व करता है और शेष बीमा प्रीमियम जैसे व्ययों और आपूर्तिकर्ताओं को अग्रिमों का भुगतान है, जो सामान्य कार्यवाही में है। इसके मौजूदा स्तरों पर बने रहने की</p>

	सं. 10(v)(iv) का अवलोकन करें।	उम्मीद है।
	(iii). सीसीटीपीएल संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 को ध्यान में रखते हुए विचाराधीन सभी वर्षों के लिए अनुमानित वस्तुसूची के लिए विस्तृत गणनाएं भेजे।	वस्तुसूची ईंधन के अलावा पुर्जों के 1 वर्ष के औसत उपभोग पर विचार करते हुए 2.9.9 के अधीन विनिर्दिष्ट प्रतिमानों के अनुसार परिकलित की गई है।
	(iv). सभी विचाराधीन वर्षों के लिए अनुमानित स्वीकार्य रोकड़ शेष का आधार भेजें।	यह मौजूदा स्तरों पर है और किसी प्रमुख वृद्धि का अनुमान नहीं लगाया गया है।
8.	दरमान:	
(i).	सीसीटीपीएल ने अपने मौजूदा प्रशुल्क में 18 प्रतिशत की वृद्धि पर विचार करते हुए अपने प्रस्तावित दरमान को तैयार किया है। उपयोक्ताओं को उपलब्ध करवाए जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त सेवाएं/सुविधाएं और इस वृद्धि का औचित्य बताते हुए उपयोक्ताओं को होने वाले उत्पादकता सुधारों के लाभ को सूचीबद्ध करें।	यह ट्रेड को हमारे प्रस्तुतीकरण के दौरान संबोधित किया गया है। इसकी एक प्रति संलग्न की गई है।
(ii).	सीसीटीपीएल सामान्य कंटेनरों, आईसीडी कंटेनरों, पोतांतरण कंटेनरों, जोखिमपूर्ण तथा अति-आयामीय कंटेनरों के लिए प्रस्तावित प्रभारों के पहुंचने के लिए सुविचारित लागत तत्वों के साथ विस्तृत गणनाएं भेजें। जैसाकि पहले बताया गया है कि इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 28 मार्च 2007 के अनुच्छेद सं. 14(xi) द्वारा सीसीटीपीएल को अपनी आंतरिक प्रणाली को सुधारने की सलाह दी थी ताकि वह अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय वैयक्तिक गतिविधियों के लिए लागत व्योरां द्वारा समर्थित अपना प्रस्ताव तैयार कर सके।	सीसीटी लागत निर्धारित गतिविधि व्यवस्थित नहीं करता है और इसलिए इसे उपलब्ध नहीं करवाया जा सकता।
(iii).	सुविचारित लागत तत्वों के साथ समान गणना हैच कवरों, रेस्टोज, शट आऊट, भंडारण सेवाओं के लिए प्रस्तावित प्रभारों और विविध प्रभारों के संबंध में भेजें।	सीसीटी लागत आधारित गतिविधि व्यवस्थित नहीं करता है और इसलिए इसे उपलब्ध नहीं करवाया जा सकता।
(iv).	प्रस्तावित टिप्पणी 2.6 (ii) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 के अनुसार संशोधित करें और ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्रधान उधार दर से अद्यतन करें।	हम चाहते हैं कि इस खंड को आवरण पत्र में हमारे उल्लेख (भुगतान अग्रिम रूप में किया जाए) के आलोक में हटा दिया जाए और ब्याज 0 दिन से शुरू हो। उपर्युक्त बिन्दु 7 (i) पर हमारे प्रत्युत्तर का अवलोकन करें।
(v).	कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित प्रभारों (खंड 3.1.1, 3.2.1 और 3.3.1) में बांधने/खोलने की सेवाएं प्रदान करने की लागत भी शामिल है। हालांकि सीसीटीपीएल ने प्रहस्तन प्रभारों में 18 प्रतिशत की वृद्धि पर विचार किया है, परन्तु इसने सीसीटीपीएल द्वारा जब बांधने/खोलने की सुविधा उपलब्ध नहीं करवाई जाएगी तब तदनुरूपी छूट में वृद्धि करने पर विचार नहीं किया है।	यह मौजूदा निवेदन में अद्यतन किया गया है।
(vi).	प्रस्तावित नई प्रशुल्क मदें सेवा प्रदान करने की लागत/प्राप्त की जा रही सुविधाओं की लागत के संदर्भ में तर्कसंगत ठहराएं। इन मदों के संबंध में उपयुक्त प्रशुल्क अनुसूची तैयार करें।	सीसीटी लागत आधारित गतिविधि व्यवस्थित नहीं करता है और इसलिए इसे उपलब्ध नहीं करवाया जा सकता।
(vii).	सीएफएस में प्रभार्य प्रभार पहले ही भारतीय रुपये में	कृपया 01-08-2008 से प्रभावी दरमान के खंड 3.2.3 का

	निर्धारित किए गए हैं।	अवलोकन करें, जिसमें सीएफएस में कार्गो के भरण/उतराई के प्रभार अमेरिकी डॉलर में दर्शाए गए हैं। सीसीटीपीएल अनुरोध करता है कि यह प्रशुल्क मद भारतीय रुपये में परिवर्तित की जाए। हमने अपने द्वारा प्रस्तुत किए गए प्रस्तावित दरमान में भी अपेक्षित बदलाव किए हैं।
(viii).	उस दावे के संबंध में दस्तावेजी समर्थन कि ट्रेड जाम हुए प्रथम तालों को साफ करने के लिए लगभग रु0 2000/- अदा करता है।	यह वैकल्पिक प्रभार है और किसी भी ट्रेड ने इसपर आपत्ति नहीं की है। हमने यह समझने के लिए दिया है कि इस कार्य के लिए अन्य सीएफएस द्वारा प्रभारित दरें रु0 2000/- है।
(ix).	यह प्रस्ताव यह स्पष्ट नहीं करता है कि क्या प्रस्तावित भारतोलन प्रभार सेवा के लिए उपयोक्ताओं के अनुरोध पर वैकल्पिक है अथवा सीसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित सभी कंटेनरों पर अनिवार्य रूप से प्रभारित किया गया है।	सीसीटीपीएल टर्मिनल में आने वाले सभी कंटेनरों के भारतोलन के लिए सुविधा सृजित कर रहा है। तथापि यह पूरी तरह से वैकल्पिक है और हमें यह सुविधा लेने वाले ज्यादा लोगों की उम्मीद नहीं है जब तक कि सरकारी प्राधिकारियों द्वारा अनिवार्य नहीं बनाया जाता है और इसलिए इस प्रस्ताव में किसी आय पर विचार नहीं किया गया है।
(x).	सीसीटीपीएल ने दावा किया है कि कंटेनरों के एनब्लाक संचलन ने यार्ड उत्पादकता में सुधार किया है। भंडारण आय के अनुमानों का औचित्य बताते समय, सीसीटीपीएल ने आयात बॉक्सों का औसत विराम समय 1.2 बताया था। ऐसे परिदृश्य में, निःशुल्क अवधि को कम करने के कारण स्पष्ट नहीं है। सीसीटीपीएल विस्तृत विराम समय विश्लेषण भेजे और यह भी स्पष्ट करे कि निर्धारित सर्वोत्तम यार्ड क्षमता अर्जित करने में मौजूदा निःशुल्क अवधि कैसे अवरोधक है।	टर्मिनल अपने ग्राहकों को सर्वोत्तम रूप में सेवा प्रदान करने के लिए विराम समय में कटौती की अपेक्षा करता है। मौजूदा विराम समय को टर्मिनल निष्पादन और कुशलताओं के लिए तलचिह्न रूप में लिया जाता है। यह इस मत के साथ है कि टर्मिनल कंटेनरों के वर्धित विराम को हतोत्साहित करना चाहता है और इसलिए निःशुल्क दिनों में कटौती करने का अनुरोध किया गया है।

9.2. सीसीटीपीएल द्वारा किए गए अन्य निवेदन नीचे दिए गए हैं:

- (i). सीसीटीपीएल ने इस प्राधिकरण द्वारा की गई टिप्पणियों और ट्रेड से प्राप्त हुई प्रतिपुष्टि के आलोक में पूर्ववर्ती प्रस्ताव की गहन समीक्षा की थी। परिणामस्वरूप, पहले प्रस्तावित 18 प्रतिशत वृद्धि के स्थान पर अब सभी प्रशुल्क मदों में 13.77 प्रतिशत तक वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है। ट्रेड ने सुनवाई में कहा था कि सीसीटीपीएल 5 सितारा सुविधा उपलब्ध करवा रहा है और वह ट्रेड को सीसीटीपीएल सेवा के बारे में सामान्य प्रतिपुष्टि है। इस संचलन के बावजूद भी जेएनपीटी सहित विभिन्न भारतीय पत्तनों में भीड़ रहती है, जहां शिपिंग लाइनों ने भीड़ अधिभार का प्रस्ताव किया है, हम चेन्नई में जीसीआर, पोत घुमाव समय और ट्रक घुमाव समय के द्वारा उदाहरणीय निष्पादन का प्रदर्शन कर चुके हैं।
- (ii). परिगणित क्षमता के आधार पर, हमने मौजूदा निवेदन के लिए 8,20,000 टीईयू प्रतिवर्ष की मात्रा पर विचार किया है। कृपया प्राधिकरण के आदेश सं. टीएएमपी/55/2008 दिनांक 30 दिसम्बर 2008 का अवलोकन करें, जिसमें पैरा 2.1 में इस प्राधिकरण ने कहा है कि "मात्रा कुशलता को प्रोत्साहित करने के लिए, प्रशुल्क निर्धारण टर्मिनल की मानक क्षमता के समकक्ष मात्रा पर आधारित होगा"। उक्त आदेश के पैरा 4 में इस प्राधिकरण द्वारा इसकी पुष्टि की गई है।
- (iii). जहाजरानी मंत्री की अध्यक्षता में हुई बैठक के कार्यवृत्त संदर्भ पीआर-14019/6/2002-पीजी दिनांक 14-09-2003 के अनुसार, सीसीटीपीएल के मामले में निर्णय लिया गया है कि दूसरे उच्चतम बोलीदाता की ऑफर को प्रशुल्क पर पहुंचने के प्रयोजन के लिए सीसीटीपीएल की लागत के रूप में स्वीकार किया जाना चाहिए। सीसीटीपीएल को निदेश दिया गया था कि वह प्रस्ताव और इस आधार पर अपनी गणनाएं भेजे। हमने राजस्व हिस्सेदारी के 27 प्रतिशत पर विचार किया है जो दूसरे उच्चतम बोलीदाता की ऑफर है।
- (iv). महापत्तन न्यास अधिनियम के प्रावधान के अनुसार, हमारे द्वारा प्रदान की गई सेवाओं के लिए भुगतान सेवाएं प्राप्त किए जाने से पहले ग्राहकों द्वारा भुगतान किया जाना होता है, तथापि, सीसीटीपीएल के दरमान के खंड 2.6 (I) (iv) में यह उल्लेख किया गया है कि "उपयोक्ताओं द्वारा भुगतान में देशी सीसीटीपीएल द्वारा बिल दिए जाने की तारीख के बाद केवल 10 दिन गिनी जाएगी"। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथा विनिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त करने से पहले किया जाता है और/अथवा जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में निर्धारित किया गया है"। यह खंड ग्राहकों को 10

दिन की क्रेडिट अवधि के लिए समझा गया है जो इस प्राधिकरण का आशय नहीं है। इसलिए, हम इस प्राधिकरण से इस खंड को हटाने और उसके स्थान पर निम्नलिखित को शामिल करने का अनुरोध करते हैं:

“महापत्तन न्यास अधिनियम में यथा विनिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त करने से पहले भुगतान करना होगा और उपयोक्तों द्वारा भुगतानों में विलंब सीसीटीपीएल द्वारा बिल दिए जाने की तारीख से गिना जाएगा।”

- (v). टीएमपी अधिसूचना जी सं. 39 दिनांक 31 मार्च 2005 का पैरा 2.13, जो निम्नवत् पढ़ा जाता है:
- “2.13. वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने के समय विश्वास किए गए अनुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर समीक्षा की जाएगी। यदि निष्पादन भिन्नता अनुमानों की तुलना में 20 प्रतिशत से ज्यादा या कम देखी जाएगी तो प्रशुल्क भावी प्रभाव से समायोजित किया जाएगा। ऐसा करते समय पहले से प्रोद्भूत लाभ/हानि का 50 प्रतिशत प्रशुल्क संशोधित करते समय समायोजित किया जाएगा।”

टीएमपी आदेश जी सं. 89 दिनांक 18 अप्रैल 2007 का पैरा 14 (vi), निम्नवत् पढ़ा जाता है:

“सीसीटीपीएल ने पूर्ववर्ती वर्ष 2006 पर वर्ष 2007 के लिए 12.5 प्रतिशत कंटेनर यातायात वृद्धि पर विचार किया है। उस मामले में, सीसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित 829307 टीईयू पर 2006 के वास्तविक यातायात पर विचार करते हुए, 2007 के लिए यातायात 932970 टीईयू परिगणित होता है। तथापि, वर्ष 2007 के लिए 914033 टीईयू की अभिकल्पित क्षमता के मददेनजर, वर्ष 2007 के लिए सीसीटीपीएल द्वारा दिया गया 914952 टीईयू के यातायात अनुमान पर विचार किया गया है।

वर्ष 2008 और 2009 के लिए यातायात अनुमान वर्ष 2007 के अनुमानित यातायात से कम हैं। वर्ष 2008 और 2009 के लिए कटौती वर्ष 2008 में सीएचपीटी में दूसरे कंटेनर टर्मिनल के प्रतिवेदित शुरू होने के प्रभाव पर आधारित है। परिचालक बार-बार कह चुका है कि अनुमानित मात्रा कटौती पर विचार किए बिना प्रशुल्क निर्धारित करना इस प्रशुल्क प्रस्ताव के लिए प्रिज्यूडिशियल होगा। चूंकि दूसरा कंटेनर टर्मिनल परिचालक नवम्बर 2006 में आशय पत्र के साथ पहले ही जारी किया जा चुका है, जैसाकि सीएचपीटी द्वारा पुष्टि की गई है, इसलिए सीसीटीपीएल के यातायात का अनुमान लगाते समय दूसरे कंटेनर टर्मिनल के कारक प्रभाव का मामला है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि सीएचपीटी परिचालक द्वारा व्यवस्थित स्थिति का पहले ही अप्रत्यक्ष समर्थन कर चुका है और सीसीटीपीएल द्वारा लगाए गए यातायात अनुमानों को स्वीकार करने की अनुशंसा कर चुका है।

सीसीटीपीएल का मानना है कि दूसरा टर्मिनल जनवरी 2008 से भी परिचालन शुरू कर सकता है, हालांकि इसने वर्ष 2008 के लिए अपने यातायात अनुमान में 1 जुलाई 2008 से दूसरे टर्मिनल द्वारा परिचालनों के शुरू होने पर विचार किया है। चूंकि दूसरे टर्मिनल परिचालक को निर्माण कार्य मार्च 2007 से 18 महीनों के भीतर पूरा करना है, जैसाकि सीएचपीटी द्वारा बताया गया है, यह उपयुक्त होगा कि दूसरे टर्मिनल के शुरू होने के प्रभाव की गणना वर्ष 2008 के लिए सीसीटीपीएल द्वारा दिए गए यातायात अनुमान पर जुलाई 2008 की बजाय वर्ष 2008 की अंतिम तिमाही से परिगणित किया जाए।

सीसीटीपीएल ने वर्ष 2008 के लिए अपना कंटेनर यातायात 865,521 टीईयू अनुमानित किया है। सीएचपीटी में 10,29,321 टीईयू की कुल मात्रा में से दूसरे कंटेनर टर्मिनल की 12 प्रतिशत बाजार हिस्सेदारी के आधार पर, सीसीटीपीएल ने जुलाई 2008 से छह महीनों की अवधि के लिए दूसरे परिचालक द्वारा प्रहस्तित किए जाने के लिए 1,20,000 टीईयू का अनुमान लगाया है। चूंकि द्वितीय परिचालक 2008 की अंतिम तिमाही में परिचालन शुरू कर सकता है, इसलिए सीसीटीपीएल 865,521 टीईयू के अपने अनुमानित यातायात के अलावा 60,000 टीईयू का प्रहस्तन कर सकता है। इस प्रकार, 2008 के लिए सीसीटीपीएल में यातायात रूप में 9,25,521 टीईयू पर विचार किया गया है।

सीसीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित वर्ष 2009 के लिए 7,49,346 टीईयू का अनुमानित यातायात दूसरे कंटेनर टर्मिनल की अनुमानित शुरुआत के प्रभाव को विधिवत् स्वीकार करते हुए विश्वास किया गया है। तथापि, यदि गलत अनुमान की वजह से टर्मिनल परिचालक को कोई अनावश्यक लाभ होना पाया जाएगा तो ऐसे अर्जित अतिरिक्त अधिशेष पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।”

उपयुक्त से यह प्राधिकरण जान सकता है कि सीसीटी द्वारा यथा उल्लिखित दूसरे टर्मिनल की शुरुआत की तारीख एक अनुमान था परन्तु उस समय उपलब्ध तथ्यों के आधार पर वास्तविक था। इस प्राधिकरण के आदेश में कहा गया है कि सीएचपीटी सीसीटीपीएल की स्थिति का समर्थन करता है। इस प्राधिकरण ने सीएचपीटी से अभ्यावेदन के बाद स्वयं पाया था कि, यह उपयुक्त होगा कि दूसरे टर्मिनल के शुरुआत के प्रभाव को वर्ष 2008 के लिए सीसीटीपीएल द्वारा दिए गए यातायात अनुमान पर जुलाई 2008 की बजाय वर्ष 2008 की अंतिम तिमाही से परिगणित किया जाए।

इसके अलावा प्राधिकरण ने कहा है कि “तथापि, यदि गलत अनुमानन की वजह से टर्मिनल परिचालक को कोई अनावश्यक लाभ होना पाया जाएगा तो ऐसे अर्जित अतिरिक्त अधिशेष पूर्णतः समायोजित किया जाएगा”।

वास्तविक स्थिति यह थी कि दूसरा टर्मिनल जून 2009 में शुरू हुआ था। हमारा मानना है कि उसमें तकनीकी समस्याएं थीं और परिचालनों के शुरू होने के तत्काल बाद क्यूसी से संबंधित एक दुर्घटना हुई थी। यदि सब कुछ पहले निर्दिष्ट की गई समय-सारणियों के अनुसार जाता तो सीसीटी के अनुमान वास्तव में पूरे होते।

चूंकि सीसीटीपीएल द्वारा कोई गलत अनुमान नहीं लगाया गया था, जैसाकि ऊपर बताया गया है, इसलिए प्राधिकरण को पूर्व लाभों का 100 प्रतिशत समायोजित नहीं करना चाहिए।

इसके अलावा प्राधिकरण ने पैरा 14 (x) में कहा है कि:

“यदि 2007 से 2009 के प्रशुल्क चक्र के दौरान मौजूदा प्रशुल्क को जारी रखा जाता है अथवा वर्ष 2009 के लिए प्रशुल्क संशोधित, यदि कोई हो, करने के लिए गलत अनुमानन की वजह से अर्जित अतिरिक्त अधिशेष के लिए परिचालक को अनुमति प्रदान की जाती है तो ऐसा अधिशेष अगले प्रशुल्क चक्र में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा”।

पूर्ववर्ती पैरा के साथ उपर्युक्त पठन केवल यह पुष्टि करता है कि 100 प्रतिशत, यदि कोई हो, समायोजन केवल वर्ष 2009 के लिए होगा और वर्ष 2007 और 2008 के लिए नहीं हो सकता।

उपर्युक्त के मददेनजर, पूर्व लाभों का केवल अधिकतम 50 प्रतिशत समायोजनों के लिए सुविचारित किया जा सकता है।

- (vi). 2007 से 2010 अवधि के दौरान, हमें ₹0 36.33 करोड़ मूल्य के लिए विदेश व्यापार महानिदेशालय से ड्यूटी फ्री स्क्रिप प्राप्त की थी। इस स्क्रिप का मूल्य उपस्करों, पुर्तों और उपभोग्य वस्तुओं के आयात पर ड्यूटी देयताओं के स्थान पर उपयोगीय है। हमने ₹0 27.10 करोड़ के मूल्य के लिए आरटीजी और क्यूसी की प्राप्ति के लिए ड्यूटी देयता के निवर्हन के लिए स्क्रिप का उपयोग किया था। जब इसे पी एंड एल एकाउंट में आय रूप में लिया गया था, राजस्व पावती का कोई अर्थ नहीं है। कंपिटल मदों की प्राप्ति के लिए अनुप्रयुक्त ड्यूटी का मूल्य परिसंपत्तियों के कैपिटलाइजेशन में जोड़ा जाएगा। इससे सामान्य प्राप्ति के विपरीत परिसंपत्ति की लागत में वृद्धि हुई है। जब स्क्रिप और तदनुसूची लेखांकन का लाभ अभिव्यक्त करने का यह पूरी तरह से लेखाकार का तरीका है, हम इन समायोजनों के कारण उच्चतर नियोजित पूंजी को प्रदर्शित नहीं करना चाहते हैं। दूसरी तरफ, यह विचार करते हुए कि हमारे अनुमानों यथा राजस्व भी सही नहीं है। इसलिए, हमने हमारे निवेदन में एसएफआईएस स्क्रिप के प्रभाव को हटा दिया था और इसे स्पष्ट कार्य पत्रक के साथ स्पष्ट किया गया है।

9.3. सीएचपीटी से सीसीटीपीएल के सामान्य संशोधन प्रस्ताव में शामिल बिन्दुओं के संदर्भ में अपनी विशिष्ट टिप्पणियां देने की अनुरोध किया गया था। सीएचपीटी ने अपनी विशिष्ट टिप्पणियां भेजी थीं। सीएचपीटी को प्रेषित विशिष्ट बिन्दु और उनपर सीएचपीटी का जवाब नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं।

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाई गई विशिष्ट टिप्पणियां	सीएचपीटी का जवाब
(i).	वर्ष 2007 से 2012 के प्रत्येक वर्ष के लिए 11.77 लाख टीईयू पर मूल्यांकित टर्मिनल की क्षमता।	सीएचपीटी ने कोई विशिष्ट अभ्युक्तियां नहीं की हैं।
(ii).	सीसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2010 से 2012 के प्रत्येक वर्ष के लिए क्रमशः 7.80 लाख टीईयू, 8.20 लाख टीईयू और 8.50 लाख टीईयू पर	सीसीटीपीएल ने वर्ष 2010 से 2012 के लिए कम कंटेनर यातायात का अनुमान लगाया है और सीसीटीपीएल से प्रतिस्पर्धा की वजह से

	अनुमानित कंटेनर यातायात और अगले 3 वर्षों में यातायात में कटौती के लिए सीसीटीपीएल द्वारा एडयूस्ड कारण।	कटौती का कारण दिया है, जो ठीक लगता है।															
(iii).	वर्ष 2009 के दौरान परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में ₹0 113.91 करोड़ के वास्तविक परिवर्धन और वर्ष 2010 से 2012 के प्रत्येक वर्ष के लिए क्रमशः ₹0 33.08 करोड़, ₹0 34.46 करोड़ और ₹0 11.87 करोड़ के परिवर्धन प्रस्तावित किए हैं।	सकल प्रखंड में परिवर्धनों के ब्योरे सीसीटीपीएल द्वारा अपने प्रस्ताव के फार्म-4ख में दिए गए हैं। इसका अवलोकन किया गया है और यह पाया गया है कि नए उपकरणों जैसे आरटीजी, रीच स्टेकर आदि की खरीद के संबंध में परिवर्धन के प्रस्ताव सही प्रतीत होते हैं। तथापि, सीएचपीटी ने नेटवर्क और अन्य संचार उपकरणों (हार्डवेयर और सॉफ्टवेयर दोनों) के संबंध में सीसीटीपीएल द्वारा किए जाने वाले निवेश पर कोई विशिष्ट टिप्पणी नहीं की है।															
(iv).	वर्ष 2009 में ₹0 113.22 करोड़ की राशि से 2 घाट क्रेनों की खरीद, वर्ष 2010 के दौरान 2 आरटीजी की प्रस्तावित प्राप्ति, वर्ष 2011 और 2012 के दौरान प्रत्येक एक आरटीजी का प्रस्तावित पुनर्स्थापन और वर्ष 2011 में राशि ₹0 21 करोड़ से का प्रस्तावित रिकरविशमेंट।																
(v).	सीसीटीपीएल द्वारा सीएचपीटी को देय अनुमानित पट्टा किराये स्थापित और अभिपुष्ट करें। इस संबंध में सीएचपीटी और सीसीटीपीएल के बीच विवाद की मौजूदा स्थिति के बारे में बताएं।	<p>करार के अनुसार सीसीटीपीएल द्वारा देय पट्टा किराये के ब्योरे दर्शाता विवरण और मद्रास उच्च न्यायालय के आदेशों के अनुसार सीसीटीपीएल द्वारा किया गया भुगतान भेजा गया है।</p> <p>[सीएचपीटी द्वारा प्रेषित विवरण के अनुसार, लाइसेंस करार के अनुसार देय पट्टा राशि और माननीय उच्च न्यायालय के आदेश के अनुसार सीसीटीपीएल द्वारा भुगतान की गई/देय पट्टा राशि नीचे दी गई है।</p> <p style="text-align: right;">(₹0 लाखों में)</p> <table><tr><th>क्र. सं.</th><th>घाट</th><th>अवधि</th><th>प्रतिशत वृद्धि के साथ एलए देय पट्टा राशि</th><th>उच्च न्यायालय के आदेश ₹0 1 प्रति वर्ग मी. प्रत्येक 5 वर्षों के बाद 30 प्रतिशत वृद्धि के साथ, के अनुसार देय भुगतान की गई/देय पट्टा राशि।</th></tr><tr><td>1.</td><td>285 मीटर घाट (40,190 वर्ग मी.) (पट्टा वर्ष 19 अगस्त से 18 अगस्त)</td><td>अगस्त 02-03 से अगस्त 12-13</td><td>2604.26</td><td>5.30</td></tr><tr><td>2.</td><td>600 मीटर घाट (2,10,500 वर्ग मी.) (पट्टा वर्ष 1 दिसम्बर से 30 नवम्बर)</td><td>दिसम्बर 01-02 से दिसम्बर 12-13</td><td>15282.55</td><td>31.32</td></tr></table> <p>पट्टा किराये पर सीएचपीटी और सीसीटीपीएल के बीच विवाद की वर्तमान स्थिति के संबंध में, भेजी गई अभ्यक्तियां नीचे दी गई हैं।</p> <p>भूमि अपक्रेंट प्रीमियम, पट्टा किराया और वृद्धि के बारे में सीसीटीपीएल द्वारा रॉयल्टी प्रभारों के भुगतान के मामले में मध्यस्थ विवाद में, मध्यस्थ अधिकरण ने सीएचपीटी के दावे को खारिज करते हुए अपना निर्णय दिनांक 8-3-2006 को पारित किया था और तब तक सीसीटीपीएल से भविष्य देयताओं के लिए 28-2-2005 से 9</p>	क्र. सं.	घाट	अवधि	प्रतिशत वृद्धि के साथ एलए देय पट्टा राशि	उच्च न्यायालय के आदेश ₹0 1 प्रति वर्ग मी. प्रत्येक 5 वर्षों के बाद 30 प्रतिशत वृद्धि के साथ, के अनुसार देय भुगतान की गई/देय पट्टा राशि।	1.	285 मीटर घाट (40,190 वर्ग मी.) (पट्टा वर्ष 19 अगस्त से 18 अगस्त)	अगस्त 02-03 से अगस्त 12-13	2604.26	5.30	2.	600 मीटर घाट (2,10,500 वर्ग मी.) (पट्टा वर्ष 1 दिसम्बर से 30 नवम्बर)	दिसम्बर 01-02 से दिसम्बर 12-13	15282.55	31.32
क्र. सं.	घाट	अवधि	प्रतिशत वृद्धि के साथ एलए देय पट्टा राशि	उच्च न्यायालय के आदेश ₹0 1 प्रति वर्ग मी. प्रत्येक 5 वर्षों के बाद 30 प्रतिशत वृद्धि के साथ, के अनुसार देय भुगतान की गई/देय पट्टा राशि।													
1.	285 मीटर घाट (40,190 वर्ग मी.) (पट्टा वर्ष 19 अगस्त से 18 अगस्त)	अगस्त 02-03 से अगस्त 12-13	2604.26	5.30													
2.	600 मीटर घाट (2,10,500 वर्ग मी.) (पट्टा वर्ष 1 दिसम्बर से 30 नवम्बर)	दिसम्बर 01-02 से दिसम्बर 12-13	15282.55	31.32													

		<p>प्रतिशत की दर से ब्याज के साथ रु 33.77 करोड़ की सीमा तक सीसीटीपीएल के काउंटर दावे को अनुमति दी थी जब तक उनके द्वारा देय देयताओं का समायोजन नहीं किया जाता है। निर्णय के अनुसार, लाइसेंसी सीसीटीआईपीएल 29-11-2030 को समाप्त 3 वर्षों की सम्पूर्ण लाइसेंस अवधि के लिए 30-11-2001 से पूर्वव्यापी प्रभाव से लाइसेंस शुल्क के लिए रु 1/- प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष अदा करेगा।</p> <p>उपर्युक्त मध्यस्थ निर्णय से असंतुष्ट, पत्तन ने माननीय मद्रास उच्च न्यायालय में अपील की थी। उच्च न्यायालय ने अपने आदेश दिनांक 9-6-2008 द्वारा पत्तन के दावे को खारिज कर दिया था और माननीय मध्यस्थ अधिकरण के निर्णय की पुष्टि की थी। वैसे, पत्तन ने मद्रास उच्च न्यायालय की माननीय पीठ के समक्ष एकल न्यायाधीश के आदेश को मद्रास उच्च न्यायालय की माननीय पीठ के समझ चुनौती दी है और मामला अभी सुनवाई के लिए सूचीबद्ध किया जाना है और माननीय उच्च न्यायालय के समक्ष लंबित है।</p>
--	--	---

10.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 29 जून 2010 को चेन्नई पत्तन न्यास परिसर में आयोजित की गई थी। सीसीटीपीएल ने अपना प्रस्ताव संशोधित किया था और अपने संशोधित प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, सीसीटीपीएल और उपयोक्ता संगठनों ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

10.2. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, सीएचपीटी से सीसीटीपीएल के प्रस्ताव में दिए गए कुछ बिन्दुओं पर विशिष्ट टिप्पणियां भेजने का अनुरोध किया गया था। संयुक्त सुनवाई में, यह बताया गया था कि सीसीटीपीएल द्वारा सीएचपीटी को देय पट्टा किरायों के संबंध में विवाद माननीय मद्रास उच्च न्यायालय द्वारा पहले ही हल किया जा चुका है। इस आधार पर कि सीएचपीटी ने डिवीजन बैंक के समक्ष अपील दायर की है, सीसीटीपीएल ने सीएचपीटी के मूल दावे के अनुसार भविष्य वर्षों में देय पट्टा किरायों का अनुमान लगाया था। सीसीटीपीएल और सीएचपीटी दोनों द्वारा यह पुष्टि की गई थी कि डिवीजन बैंक ने मद्रास उच्च न्यायालय के माननीय एकल न्यायाधीश के आदेशों पर रोक नहीं लगाई है। इस संदर्भ में, सीएचपीटी से पिछली अवधि और मद्रास उच्च न्यायालय के आदेशों के अनुसार अगले तीन वर्षों के लिए सीसीटीपीएल द्वारा भुगतान किए जाने वाले पट्टा किरायों को सामने लाते हुए सीसीटीपीएल द्वारा देय पट्टा किराये पर विस्तृत टिप्पणी भेजे। एलए के अनुसार सीसीटीपीएल द्वारा देय पट्टा किराया सीएचपीटी द्वारा भेजा गया है, जोकि निम्नवत् है:

285 मीटर घाट से संबंधित सीसीटीपीएल पट्टा किराया गणनाएं

वर्ष	अवधि 19.8.02 से 18.8.03	दर रु में	6% वृद्धि	वृद्धि के बाद दर रु में	वर्ग मी.	माह	प्रति 100 मी.	करार के अनुसार देय पट्टा राशि रु में	वर्ष	दर रु में (प्रत्येक 5 वर्षों बाद 30 प्रतिशत वृद्धि)	वर्ग मी.	उच्च न्यायालय के आदेश के अनुसार देय पट्टा राशि रु में
1	अगस्त 02-03	3800	-	3800	40190	12	100	18326640	1	1	40190	40190
2	अगस्त 03-04	3800	190	3990	40190	12	100	18242872	2	1	40190	40190
3	अगस्त 04-05	3990	200	4190	40190	12	100	20207532	3	1	40190	40190
4	अगस्त 05-06	4190	210	4400	40190	12	100	21220320	4	1	40190	40190
5	अगस्त 06-07	4400	220	4620	40190	12	100	22261336	5	1	40190	40190
6	अगस्त 07-08	4620	231	4851	40190	12	100	23335404	6	1.3	40190	52247
7	अगस्त 08-09	4851	243	5094	40190	12	100	24457540	7	1.3	40190	52247
8	अगस्त 09-10	5094	255	5349	40190	12	100	25617107	8	1.3	40190	52247
9	अगस्त 10-11	5349	267	5616	40190	12	100	27064845	9	1.3	40190	52247
10	अगस्त 11-12	5616	281	5897	40190	12	100	28440062	10	1.3	40190	52247
11	अगस्त 12-13	5897	295	6192	40190	12	100	29862778	11	1.69	40190	67921
								260426378				530106

800 मीटर घाट के लिए सीसीटीपीएल घाट किराया गणनाएं

वर्ष	अवधि 18.8.03 से 18.8.03	घर रु० में	8% वृद्धि	वृद्धि के बाद दर रु० में	घर के नं०	माह	प्रति 100 मी.	कंटेनर अनुसार देय पट्टा रु० में	वर्ष	दर रु० में (प्रत्येक 5 वर्ष के बाद 30- प्रतिशत वृद्धि)	वर्ग मी.	उच्च न्यायालय के आदेश के अनुसार देय पट्टा राशि रु० में
1	दिस 01-02	3800		3800	210500	12	100	9388000	1	1	210500	210500
2	दिस 02-03	3800	190	3990	210500	12	100	108767400	2	1	210500	210500
3	दिस 03-04	3990	200	4190	210500	12	100	108839400	3	1	210500	210500
4	दिस 04-05	4190	210	4400	210500	12	100	111144000	4	1	210500	210500
5	दिस 05-06	4400	220	4620	210500	12	100	114701200	5	1	210500	210500
6	दिस 06-07	4620	231	4851	210500	12	100	123536200	6	1.3	210500	273850
7	दिस 07-08	4851	243	5094	210500	12	100	128574400	7	1.3	210500	273850
8	दिस 08-09	5094	255	5349	210500	12	100	133815740	8	1.3	210500	273850
9	दिस 09-10	5349	267	5616	210500	12	100	141360180	9	1.3	210500	273850
10	दिस 10-11	5616	281	5897	210500	12	100	148558220	10	1.3	210500	273850
11	दिस 11-12	5897	295	6192	210500	12	100	156409820	11	1.69	210500	355745
12	दिस 12-13	6192	310	6502	210500	12	100	164340820	12	1.69	210500	355745
								1828256280				3132240
								280426378				

11.1. सीसीटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 26 जुलाई 2010 के कवर के अधीन नवम्बर 2009 में अपने द्वारा पहले दाखिल किए गए प्रस्ताव को संशोधित किया है। सीसीटीपीएल द्वारा अपने पत्र दिनांक 26 जुलाई 2010 में किए गए निवेदनों में, सीसीटीपीएल ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के प्रत्येक वर्ष के लिए 8.20 लाख टीड्यू पर सीसीटीपीएल द्वारा यथा निर्धारित कंटेनर टर्मिनल की मानक क्षमता के स्तर पर यातायात पर विचार करते हुए वर्ष 2010-11 से 2012-13 के अपने यातायात अनुमानों को संशोधित किया है। सीसीटीपीएल ने सामान्यतः 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों से कुछ विपथन परिकल्पित करते हुए फरवरी 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित फार्मूला का अनुसरण किया था। इसने सभी विचाराधीन वर्षों के लिए राजस्व हिस्सेदारी के माध्यम से पूर्ण पास-थू पर विचार किया था।

11.2. नवम्बर 2009 के इसके मूल प्रस्ताव और जुलाई 2010 के संशोधित प्रस्ताव की तुलनात्मक स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:

क्र. सं.	विवरण	नवम्बर 2009 में दाखिल मूल प्रस्ताव में सीसीटीपीएल द्वारा यथा दिया गया			जुलाई 2010 में दाखिल इसके संशोधित प्रस्ताव में सीसीटीपीएल द्वारा यथा दिया गया		
		केलेडर वर्ष आधार पर			वित्तीय वर्ष आधार पर		
		2010	2011	2012	2010-11	2011-12	2012-13
1.	यातायात (टीड्यू में)	780000	820000	850000	82 0000	820000	820000
2.	प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर परिचालन आय (रु० लाखों में)	21130	22155	22924	21835	21835	21835
3.	नियत घाटा (-) (रु० लाखों में)	-5848	-6628	-6402	-3635	-4900	-4684
4.	2007-08 के अधिशेष के 50 प्रतिशत का समायोजन (रु० लाखों में)	1794	1794	1794	2215	2215	2215
5.	नियत समायोजित अधिशेष/घाटा (रु० लाखों में)	-4054	-4834	-4608	-1420	-2686	-2469
6.	नियत घाटा (-) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	-19%	-22%	-20%	-7%	-12%	-11%
7.	औसत नियत अधिशेष/घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	-20.33%			-10.04%		

11.3. संशोधित प्रस्ताव सीएचपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था। टिप्पणियां सीसीटीपीएल को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थी। सीसीटीपीएल ने अपनी टिप्पणियां नहीं भेजी हैं।

12. सीसीटीपीएल से अपने द्वारा दाखिल संशोधित प्रस्ताव से प्रकट होने वाली और सूचना/स्पष्टीकरण और हमारे द्वारा पहले मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण पर प्रेषित अपने जवाब भी भेजने का अनुरोध किया गया था। सीसीटीपीएल ने हमारे और प्रश्नों पर प्रत्युत्तर दिया है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न और सीसीटीपीएल का प्रत्युत्तर नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

क्र.सं.	हमारे प्रश्न	सीसीटीपीएल का जवाब
1.	सीसीटीपीएल द्वारा दाखिल किए गए संशोधित प्रस्ताव का लागत विवरण तीन वर्षों की अवधि अर्थात् 2010-11 से 2012-13 के लिए लगभग 10 प्रतिशत का औसत घाटा दर्शाता है। सभी प्रशुल्क मदों में 13.77 प्रतिशत की वृद्धि मांगने का कारण स्पष्ट करें।	यह सत्य है कि लागत विवरण प्रशुल्क वृद्धि प्रस्ताव से पहले 10 प्रतिशत का औसत घाटा दर्शाता है। तथापि, 27 प्रतिशत की दूसरी उच्चतम रॉयल्टी पास-थू है, और प्रशुल्क वृद्धि पर इस लागत का प्रभाव नया प्रशुल्क निर्धारित करते समय सुविचारित किया जाना चाहिए। 13.77 प्रतिशत दर वृद्धि शामिल करने के बाद औसत घाटा 0 हो जाता है। हम निम्नलिखित फार्मूला भी दर्शा रहे हैं जो इसे स्पष्ट करता है: घाटा प्रशुल्क वृद्धि से पहले (अर्थात् 10%) = 10.00 उपर्युक्त पर रॉयल्टी प्रभाव (10 * 27%) = 2.70 उपर्युक्त पर रॉयल्टी प्रभाव (2.7 * 27%) = 0.73 तकनीकी सेवा शुल्क की वजह से प्रभाव = 0.34 प्रस्तावित प्रशुल्क में कुल वृद्धि = 13.77
2.	सीसीटीपीएल ने वर्ष 2009-10 के वास्तविक यातायात और वित्तीय/लागत ब्योरो के आलोक में अनुवर्ती वर्षों 2010-11 से 2012-13 के अनुमानों को अद्यतन/संशोधित करना था। सीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित वर्ष 2010-11 से 2012-13 के अधुनातित लागत विवरण हमारे द्वारा किए गए अनुरोध से मेल नहीं खाते हैं। सीसीटीपीएल वर्ष 2009-10 के वास्तविक यातायात और वित्तीय/लागत ब्योरो के आधार पर संशोधित लागत विवरण अद्यतन करे और प्रेषित करें।	हमने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित मात्राओं के आधार पर हमारा मूल प्रस्ताव दिनांक 24 नवम्बर जमा किया था। तथापि, इस प्राधिकरण द्वारा पारित विभिन्न टीएएमपी आदेशों को देखने के बाद, यह पाया गया है कि टीएएमपी ने क्षमता के अनुसार प्रशुल्क निर्धारित करने की पद्धति अंगीकृत की है। सार सं.: टीएएमपी/14/2008-एनएसआईसीटी सितम्बर 2008: पृष्ठ सं.: 26 अनुच्छेद 13 उद्धरित किए गए हैं। एनएसआईसीटी के मामले में इस प्राधिकरण के और सार संदर्भ दिसम्बर 2008 के 30वें दिन पारित आदेश सं. टीएएमपी/55/2008-एनएसआईसीटी पैरा सं.: 5, पृष्ठ 3 उद्धरित किया गया था। उपर्युक्त के अलावा, पीएसए सिकाल तूतीकोरिन (जी.सं. 214 दिनांक 30 दिसम्बर 2008), जीटीआई (जी. सं. 71 दिनांक 16 मार्च 2010), मेंगलूर पत्तन (जी.सं. 29 दिनांक 19 जनवरी 2009) और जेएनपीटी के मामले में इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश, इस प्राधिकरण ने आगे तरीके और सर्वोत्तम क्षमता की गणना की पद्धति में आगे सुधार किया था जो 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 2.9.10 के अनुसार विनिर्दिष्ट है। 2005 दिशानिर्देश पैरा 2.9.10 स्वीकृत प्रतिलाभ उपलब्ध करवाई गई बर्थ लम्बाई और अन्य सुविधाओं/उपस्करों पर विचार करते हुए उनके द्वारा यथा मूल्यांकित पत्तन/टर्मिनल की क्षमता के उपयोगिता कारक से जुड़ा होगा। भीड़ से बचाव के लिए अतिरिक्त क्षमता व्यवस्थित करने और अतिरिक्त सुविधाओं के समयानुसार विकास के लिए पत्तनों की सरकारी नीति के अनुसार, अधिकतम स्वीकार्य

		<p>प्रतिशत 60 प्रतिशत और अधिक के क्षमता उपयोग के लिए स्वीकृत किया जाएगा। जब क्षमता उपयोगिता 50 प्रतिशत से 60 प्रतिशत के बीच पया जाता है तो स्वीकृत किए जाने वाले अधिकतम स्वीकार्य प्रतिशत में यथानुपात कटौती पर निर्णय उपयोग अधीन क्षमता के कारकों का विश्लेषण करने के बाद मामला दर मामला आधार पर निर्णीत किया जाएगा। पत्तनों की अभिकल्पित क्षमता निर्धारित करने की पद्धति मानकीकृत की जाएगी।</p> <p>इस दिशानिर्देश और पिछले टीएएमपी आदेशों की अपेक्षा के अनुसार हमने पुनः कार्य किया है और टीएएमपी की अपेक्षा के प्रत्युत्तर में हमारे पत्र दिनांक 26 जुलाई 2010 द्वारा गणनाओं को संशोधित किया है।</p>
3.	क्षमता:	<p>सीसीटीपीएल से, हमारे पत्र दिनांक 22 जून 2010 द्वारा, नवम्बर 2009 के उसके मूल प्रस्ताव में-उसके द्वारा सुविचारित कुल 3960 भूमि स्लॉटों को अंगीकृत करने का कारण भेजने के लिए पहले अनुरोध किया गया था। तथापि, सीसीटीपीएल ने कुल 3960 भूमि स्लॉटों पर पहुंचने के लिए विभिन्न भूमि स्लॉट अंगीकृत करने के कारण नहीं भेजे थे।</p> <p>हम पुष्टि करते हैं कि हमने यार्ड क्षमता अनुमानन में 3960 भूमि स्लॉटों पर विचार नहीं किया है। जब हम पुष्टि करते हैं कि वास्तविक भूमि स्लॉट केवल 3960 हैं। जब पुष्टि करते हैं कि वास्तविक भूमि स्लॉट केवल 3960 हैं, हमने इस प्राधिकरण द्वारा अपने विभिन्न आदेशों द्वारा अंगीकृत प्रतिमानकों के अनुसार 4171 भूमि स्लॉटों पर विचार किया था और तदनुसार क्षमता की गणना की थी। इसे हमारे पत्र दिनांक 26 जुलाई 2010 में स्पष्ट किया गया है।</p> <p>हालांकि हमने संकेत दिया था कि हमारी यार्ड क्षमता वास्तविक उपलब्ध भूमि स्लॉटों (3960 स्लॉट) के आधार पर 7,78,292 टीईयू है, परन्तु हमने 8,20,000 टीईयू की मात्रा पर विचार किया था, क्योंकि क्षमता प्रतिमानकों पर आधारित है और इसके आधार पर हमारे प्रशुल्क आवेदन में सभी गणनाएं की गई हैं। अतः हम पुष्टि करते हैं कि 3960 हमारी गणनाओं के लिए सुविचारित नहीं किया गया है।</p>
4.	परिचालनात्मक आय:	<p>(i). इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत प्रशुल्क प्रस्ताव के निर्धारित प्रारूपों के फार्म 2ख (आय अनुमान) की टिप्पणी 3 परिचालक से यह अपेक्षा करती है कि वह अनुमानित यातायात के संदर्भ में आय का विस्तृत परिकलन उपलब्ध करवाए। सीसीटीपीएल ने अपने जवाब में गणनाएं उपलब्ध करवाने की बात कही थी। यह देखा गया है कि सीसीटीपीएल फार्म-2ख का संदर्भ ले रहा है, जो केवल कंटेनरों की प्रत्येक श्रेणी से आय को ही दर्शाता है और आय का विस्तृत परिकलन नहीं भेजा गया था। सीसीटीपीएल अपने मौजूदा दस्तावेज पर अधुनातित अनुमानित यातायात के संदर्भ में आय का विस्तृत परिकलन भेजे और सभी विचाराधीन वर्षों के लिए मात्रा छूट योजना के प्रभाव के बिना कंटेनर प्रहस्तन और भंडारण के लिए अलग-अलग प्रस्ताव भेजे।</p> <p>हमने फार्म 2ख के लिए विस्तृत व्योरे उपलब्ध करवा दिए हैं। कृपया नोट करें कि यह हमारे उपर्युक्त प्रत्युत्तर 2 में यथा स्पष्ट क्षमता के आधार पर मात्राओं पर आधारित है।</p> <p>[उक्त विवरण प्रशुल्क की मौजूदा और प्रस्तावित लेवी पर वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए विभिन्न गतिविधियों के लिए केवल आय अनुमानन उपलब्ध करवाते हैं। इसमें हमारे द्वारा यथा अनुरोध किया गया आय का विस्तृत परिकलन नहीं दिया गया है। इसने बताया है कि आय अनुमानन मानक क्षमता पर मात्राओं पर आधारित है ॥—</p>
	(ii). वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए आय के अनुमानन में सीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित विनिमय दर भेजे।	<p>विनिमय दर 31 मार्च 2010 को भारतीय रिजर्व बैंक दर के आधार पर रु 44.94 प्रति अमेरिकी डॉलर सुविचारित की गई है। हमने सीसीटी के मामले में पूर्ववर्ती आदेश के आधार पर अनुमान अवधि के लिए एकसमान दर पर विचार किया है। देखें पैरा 10 (iii)</p>

		"चूंकि 3 वर्षों के अनुमानों पर विचार किया गया है, इसलिए यह उम्मीद है कि विनियम दर में अल्पावधि उतार-चढ़ाव 3 वर्षों की अवधि में बराबर हो जाएंगे। किसी मामले में, डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क के लेखा सहित मौजूदा प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान सीसीटीपीएल द्वारा वसूल की गई वास्तविक आय दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार अगले प्रशुल्क संशोधन के समय परिगणित की जाएगी"।																																
5.	परिचालन लागत:																																	
(i).	परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर:																																	
	(क). वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए परिचालन लेबर लागत की गणना में गलती (कर्मचारियों की संख्या का उत्पाद और सीसीटीपीएल द्वारा अपने लागत विवरण में प्रेषित राशि के साथ मेल नहीं खाता है), सीसीटीपीएल द्वारा ठीक कर दी बताई गई है, फार्म-3ख में ठीक नहीं की गई है।	त्रिपक्षीय मजदूरी समाधान 3 वर्षों की अवधि के लिए है। पिछला निपटान अप्रैल 2010 में पहले ही खत्म हो चुका है और वर्तमान निपटान (अर्थात् मई 2010 से अप्रैल 2013) के लिए बातचीत प्रगति पर है। सीसीटीपीएल ने वेतन और प्रोत्साहनों के अलावा वार्षिक बोनस घटकों में लगभग 53 प्रतिशत की वृद्धि करनी थी। दस्तावेजी साक्ष्य रूप में, सीसीटीपीएल ने कुछ कर्मचारियों की नमूना वेतन पर्चियां और 53 प्रतिशत की वृद्धि के समर्थन में गणना पत्रक भी भेजे थे। कृपया यह भी नोट करें कि हमने पिछले त्रिपक्षीय करार का दस्तावेजी साक्ष्य भी भेजा है, जिसमें यह वृद्धि "समग्र मजदूरी वृद्धि" शीर्ष के साथ दस्तावेज के पृष्ठ सं. 3 में देखी जा सकती है। त्रिपक्षीय करार की प्रति संलग्न की गई है। इसे और उच्च मुद्रास्फीति, जो पिछले तीन वर्षों में रही है, को ध्यान में रखते हुए इसके लिए लगभग 44 प्रतिशत के अनुमान पर विचार किया था। हम अनुरोध करते हैं कि हमारे निवेदनों पर यथावत् विचार किया जाए।																																
	(ख). सीसीटीपीएल ने वर्ष 2008-09 की तुलना में वर्ष 2009-10 के लिए औसत लागत प्रति कर्मचारी में लगभग 44 प्रतिशत वृद्धि पर विचार किया है। जैसाकि सीसीटीपीएल द्वारा बताया गया है, वृद्धि त्रिपक्षीय मजदूरी निपटान की वजह से होगा। सीसीटीपीएल औसत लागत प्रति कर्मचारी में लगभग 44 प्रतिशत की वृद्धि के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे।	वर्ष 2007, 2008-09 और 2009-10 के लिए कर्मचारी गिनती और लागत ब्योरे नीचे दिए गए हैं: <table><tr><td>शीर्ष गिनती</td><td>2007</td><td>2008-09</td><td>2009-10</td></tr><tr><td>परिचालक</td><td>199</td><td>183</td><td>177</td></tr><tr><td>पर्यवेक्षक</td><td>79</td><td>83</td><td>84</td></tr><tr><td>प्रबंधन स्टाफ</td><td>12</td><td>12</td><td>12</td></tr><tr><td>लागत भारतीय रुपए में (लाख)</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>परिचालक</td><td>428</td><td>575</td><td>484</td></tr><tr><td>पर्यवेक्षक</td><td>181</td><td>295</td><td>280</td></tr><tr><td>प्रबंधन स्टाफ</td><td>153</td><td>133</td><td>129</td></tr></table> हम पुष्टि करते हैं कि वर्तमान निवेदन के फार्म 3ख में उपर्युक्त शोधन किए गए हैं।	शीर्ष गिनती	2007	2008-09	2009-10	परिचालक	199	183	177	पर्यवेक्षक	79	83	84	प्रबंधन स्टाफ	12	12	12	लागत भारतीय रुपए में (लाख)				परिचालक	428	575	484	पर्यवेक्षक	181	295	280	प्रबंधन स्टाफ	153	133	129
शीर्ष गिनती	2007	2008-09	2009-10																															
परिचालक	199	183	177																															
पर्यवेक्षक	79	83	84																															
प्रबंधन स्टाफ	12	12	12																															
लागत भारतीय रुपए में (लाख)																																		
परिचालक	428	575	484																															
पर्यवेक्षक	181	295	280																															
प्रबंधन स्टाफ	153	133	129																															
(ii).	अनुरक्षण लेबर: इसी तरह, वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए अनुरक्षण लेबर लागत की गणना में गलती (कर्मचारियों की संख्या का उत्पाद और औसत लागत प्रति कर्मचारी सीसीटीपीएल द्वारा अपने लागत विवरण में दी गई राशि से मेल नहीं खाता है) को सीसीटीपीएल द्वारा ठीक कर दिया बताया गया है, यह फार्म-3ख में सही नहीं किया गया है।	वर्ष 2007, 2008-09 और 2009-10 के लिए कर्मचारी गिनती और लागत ब्योरे नीचे दिए गए हैं: <table><tr><td>शीर्ष गिनती</td><td>2007</td><td>2008-09</td><td>2009-10</td></tr><tr><td>सर्विस मैन</td><td>6</td><td>4</td><td>0</td></tr><tr><td>पर्यवेक्षक</td><td>87</td><td>90</td><td>87</td></tr><tr><td>प्रबंधन स्टाफ</td><td>15</td><td>15</td><td>15</td></tr><tr><td>लागत भारतीय रुपये में (लाख)</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>सर्विस मैन</td><td>6</td><td>2</td><td>0</td></tr></table>	शीर्ष गिनती	2007	2008-09	2009-10	सर्विस मैन	6	4	0	पर्यवेक्षक	87	90	87	प्रबंधन स्टाफ	15	15	15	लागत भारतीय रुपये में (लाख)				सर्विस मैन	6	2	0								
शीर्ष गिनती	2007	2008-09	2009-10																															
सर्विस मैन	6	4	0																															
पर्यवेक्षक	87	90	87																															
प्रबंधन स्टाफ	15	15	15																															
लागत भारतीय रुपये में (लाख)																																		
सर्विस मैन	6	2	0																															

		<p>पर्यवेक्षक 223 318 251</p> <p>प्रबंधन स्टाफ 135 152 134</p> <p>हम पुष्टि करते हैं कि वर्तमान निवेदन के फार्म 3ख में उपर्युक्त शोधन किए गए हैं।</p>
(iii).	उपस्कर चालन लागत:	
(क).	बिजली लागत:	<p>(i). सीसीटीपीएल ने इस आधार पर बिजली उपभोग प्रति टीईयू में वृद्धि का औचित्य दिया है कि 2 अतिरिक्त घाट क्रेन उपस्करों के कुल पूल में जोड़ी गई हैं और यह भी कि सीसीटीपीएल अधिक प्रशीतन मात्राओं का अनुमान लगाया है। अतिरिक्त घाट क्रेनों के संदर्भ में, सीसीटीपीएल ने पुष्टि की है कि नई घाट क्रेन मौजूदा क्रेनों के पुनर्स्थापन पर हैं और ऐसे उपस्करों की कुल संख्या में कोई बदलाव नहीं होगा। घाट क्रेन नई होने की वजह से पुरानी, जो अब बदली जा रही हैं, के मुकाबले कम बिजली उपभोग करेंगी।</p> <p>अतिरिक्त प्रशीतन मात्राओं के संदर्भ में, यह नोट किया जाए कि, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित प्रशीतन कंटेनरों की संख्या, इसके संशोधित प्रस्ताव के अनुसार, पूर्वकाल में प्रहस्तित वास्तविक प्रशीतन मात्राओं की तुलना में, वास्तव में कम है। अतः सीसीटीपीएल बिजली उपभोग में वृद्धि का औचित्य बताए।</p> <p>(ii). सीसीटीपीएल बिजली लागत के अनुमानन में सीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित बिजली की इकाई दर में वृद्धि के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे।</p> <p>(iii). इस संबंध में विशिष्ट प्रश्न के बावजूद, सीसीटीपीएल ने सीसीटीपीएल द्वारा भुगतान किए गए/देय निश्चित बिजली प्रभारों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजे हैं।</p> <p>परिवर्तनीय बिजली उपभोग के दो हिस्से हैं: एक क्यूसी से संबंधित है और दूसरा प्रशीतनों से संबंधित है। इसे बेहतर स्पष्ट करने के लिए हमने हमारी गणनाओं में क्यूसी के ब्रेकअप और प्रशीतन शामिल किए हैं। कृपया फार्म 3ख का अवलोकन करें। जब क्यूसी उपभोग प्रति टीईयू एकसमान है, प्रशीतन का उपभोग प्रशीतन प्रति प्रशीतन - टीईयू विराम और तापमान जिसपर व्यवस्थित किया जाना है, के संबंध में भिन्न है। हमने 2008-09 में प्रशीतन-टीईयू का औसत बिजली उपभोग देखा है। इस ऐतिहासिक रुझान के आधार पर हमने भविष्य अवधियों (अर्थात् 2010-11 से 2012-13) के लिए 180 इकाईयां प्रति प्रशीतन-टीईयू की औसत पर विचार किया है। कृपया टीएमपी मौजूदा निवेदन की समीक्षा करें और इसे स्वीकार करें।</p> <p>सीएचपीटी से प्राप्त पत्र के साथ टीएनईबी अधिसूचना की प्रति - "द हिन्दु" में 01-08-2010 को प्रकाशित तमिल नाडु बिजली बोर्ड की अधिसूचना - और टीएनईबी की वेबसाइट के माध्यम से भेजी गई है।</p> <p>निर्धारित बिजली प्रभारों में दो तत्व शामिल हैं अर्थात्,</p> <p>(क) प्रशासनिक भवन, यार्ड लाइटिंग आदि के लिए उपभोग की गई बिजली, जो मात्रा के स्वतंत्र हैं और (इसे ऐतिहासिक उपभोग पैटर्न के आधार पर सुविचारित किया गया है)।</p> <p>(ख) सीएचपीटी द्वारा प्रभारित निर्धारित मांग प्रभार (प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित दस्तावेजी प्रमाण संलग्न किए गए हैं)।</p> <p>(ग) मांग प्रभार संलग्न किए गए हैं:</p> <p>केवीए की सं. - 2565</p> <p>दर प्रति केवीए - ₹0 300/- प्रति केवीए</p> <p>निर्धारित मांग (2*35 *300) - ₹0 7,69,500/-</p> <p>जोड़े मीटर किराया (2*1200) - ₹0 2400/-</p> <p>जोड़े 5 प्रतिशत बिजली टैक्स - ₹0 38,595/-</p> <p>कुल निर्धारित मांग प्रति माह - ₹0 8,10,495/-</p> <p>कुल निर्धारित मांग प्रति माह - ₹0 97,25,940/-</p>

		(वित्तीय वर्ष 2010-11 के लिए) अनुवर्ती वर्षों के लिए प्रभार टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार वृद्धि कारकों के साथ सुविचारित किए गए हैं।
(ख).	मरम्मत और अनुरक्षण लागत: सभी विचाराधीन वर्षों के लिए उपस्करों और बिजली संस्थापनों की अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत के विस्तृत व्योरे भेजे जाने के प्रश्न पर, सीसीटीपीएल ने सिर्फ वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए बदले गए प्रमुख पुर्जों की सूची भेज दी थी। यह सूची भी वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः रु0 550 लाख, रु0 605 लाख और रु0 665 लाख की अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत के विपरीत क्रमशः रु0 197.43 लाख, रु0 211.34 लाख और रु0 265.40 लाख के पुर्जे बदलने से संबंधित हैं। सीसीटीपीएल सभी विचाराधीन वर्षों के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत के अनुमानों पर पहुंचने के लिए विस्तृत गणनाएं भेजे।	मरम्मत और अनुरक्षण लागत का सही ढंग से अनुमान नहीं लगाया जा सकता और इससे ज्यादा जब मशीनें पुरानी से पुरानी हो रही हैं तो अनुरक्षण लागतें बढ़ने की उम्मीद है। पिछले 3 वर्षों के आधार पर हमने देखा है कि अनुरक्षण लागतें उपस्कर लागतों के लगभग 1.7 प्रतिशत हैं। जब तथ्य यह है कि व्यय बढ़ने की संभावना है तो परिसंपत्ति लागतों के व्ययों के उसी प्रतिशत को बनाए रखते हुए परंपरागत अनुमान लेना चाहिए। हम प्राधिकरण से यह अनुरोध भी करते हैं कि व्ययों की इस श्रेणी के लिए मानक प्रतिमानकों का अवलोकन करें, जो सभी अभियांत्रिक और बिजली उपस्करों की लागत के 7 प्रतिशत रूप में निर्धारित किया गया है। तथापि, हमने प्रमुख मदों की सूची भी उपलब्ध करवाई है। हम टीएएमपी से अनुरोध करते हैं कि हमारे द्वारा यथा प्रस्तुत संख्याओं पर विचार किया जाए।
(iv).	कुशलता लाभ: (क). बिजली और ईंधन लागत के मामले में कुशलता लाभों के लिए सीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित गणनाओं में सीसीटीपीएल ने सिर्फ सम्पूर्ण परिवर्तनीय लागत को यातायात से भाग कर दिया है, संसाधनों के उपभोग को नहीं लिया गया है और न ही संसाधनों की प्रति इकाई दर ली गई है। सीसीटीपीएल की ओर से कुशलता को तभी स्वीकार किया जा सकता है यदि लागत कटौती संसाधनों के उपभोग में कटौती की वजह से हुई हो, जैसा सीसीटीपीएल के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान निर्धारित किया गया था। सीसीटीपीएल अपनी कुशलता लाभ गणनाओं पर दोबारा कार्य करे।	बिजली लागत के मामले में, निर्दिष्ट राशि तत्संबंधी वर्षों के लिए टर्मिनल में उपभोग की गई बिजली की लागत का जोड़ है। कृपया नोट करें कि बिजली प्रशुल्क जनवरी 2007 - मार्च 2010 अवधि के दौरान वही रहे हैं और इसलिए लागत में बचत वास्तव में कुशलता की वजह से बचतों का प्रतिनिधित्व करती हैं। तथापि, हम अचल और परिवर्तनीय बिजली लागत का ब्रेकअप उपलब्ध करवा रहे हैं। अचल और परिवर्तनीय इकाई गणनाएं भेजी गई हैं।
	(ख). आईटीवी किराये के मामले में कुशलता लाभों के लिए सीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित गणनाओं में, बिजली लागत पर विचार करने की प्रासंगिकता स्पष्ट नहीं है।	बिजली लागत शब्द एक टाइपलेखन त्रुटि है और इसे आईटीवी किराया से बदला जाना चाहिए। हम इसके लिए क्षमता चाहते हैं।
	(ग). सीसीटीपीएल ने बीमा लागत को कुशलता लाभ गणना में मद रूप में सुविचारित किया है। सीसीटीपीएल यह स्थापित करे कि कैसे सीसीटीपीएल की कुशलता का बीमा लागत पर प्रभाव है। इसके अलावा, गणना में बिजली लागत पर विचार करने की प्रासंगिकता स्पष्ट नहीं है।	बीमा लागत परिसंपत्तियों के मूल्य और बीमित के दावा पैटर्न पर आधारित है। सुरक्षा कार्यवाही कार्यान्वित करते हुए और मशीनों की सही रखरखाव से, हम इस क्षेत्र में कुशलता ला सकते थे और इससे अतिरिक्त निवेश की बजाय वर्ष दर वर्ष बीमा लागत को कम किया गया। "बिजली लागत" शब्दों को "बीमा लागत" पढ़ा जाए और हम टाइपलेखन त्रुटि के लिए क्षमता चाहते हैं।
(v).	उपस्कर किराया प्रभार: सीसीटीपीएल ने किराये पर लिए गए उपस्करों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजने थे। सीसीटीपीएल ने फोर्कलिफ्ट और वाईएमपी के किराये के मामले में दस्तावेजों की प्रतियां भेजी हैं। आईटीवी के किराये के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजा गया है।	आईटीवी के किराये के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य संलग्न किया गया है। ठेकेदारों को भुगतान की जा रही आईटीवी किराये के लिए प्रति टीईयू दर रु0 85 है। (यह करार 1 जुलाई 2008 से 30 जून 2011 तक 3 वर्षों की अवधि के लिए वैध है।)

(vi). पट्टा किराये:

सीसीटीपीएल मध्यस्थ के निर्णय के लागू होने की तारीख से पहले की अवधि के लिए मध्यस्थ के निर्णय के अनुसार परिकल्पित सीएचपीटी को उसके द्वारा देय पट्टा किराये एवं 2010-11 से 2012-13 तक 3 वर्षों के पट्टा किराये गणनाओं के समर्थन के साथ भेजे।

पट्टा किराये गणना भेजी गई है। जैसाकि प्राधिकरण को ज्ञात है, मध्यस्थ के निर्णय को सीएचपीटी द्वारा चुनौती दी गई है और मामला मद्रास उच्च न्यायालय के समक्ष अपील अधीन है। चूंकि यह मामला न्यायाधीन है, इसलिए हम प्राधिकरण से अनुरोध करते हैं कि हमारे निवेदन में यथा निर्दिष्ट राशियाँ पर विचार किया जाए। सीसीटीपीएल द्वारा अपने पक्ष में अंतिम निर्णय प्राप्त करने की स्थिति में, सम्पूर्ण राशि उस समय समयोजित की जा सकती है। अब किया जाने वाला कोई भी अंतरिम समायोजन हमारी स्थिति को बिगाड़ देगा क्योंकि हम बदलती बाजार स्थितियों की वजह से इसे वसूल करने की स्थिति में नहीं होंगे, इससे बाद में ट्रेड को भारी परेशानी उठानी पड़ेगी यदि निर्णय सीसीटी के पक्ष में नहीं जाता है।

पिछली अवधि के लिए देय पट्टा किराया और मध्यस्थ के निर्णय के अनुसार बाद की अवधि को सीसीटीपीएल द्वारा यथा दिए गए अनुसार तालिकाबद्ध किया गया है।

पिछली अवधि के लिए मध्यस्थ निर्णय के अनुसार देय पट्टा किराया

विवरण	अवधि		सीसीटीपीएल द्वारा भुगतान की गई राशि	वर्षों की सं.	महीनों की सं.	देय राशि
	से	तक	वर्ग मी.			
स्टेज I परिसंपत्तियाँ (800 मी. वर्ष)	30.11.01	31.3.10	211,000	9	4	1,969,333
स्टेज II परिसंपत्तियों के लिए (285 मी. अतिरिक्त वर्ष)	19.8.02	31.3.10	40,190	7	7	304,777

मविध्य अवधि के लिए मध्यस्थ निर्णय के अनुसार देय पट्टा किराया

विवरण	अवधि		सीसीटीपीएल द्वारा भुगतान की गई राशि	वर्षों की सं.	महीनों की सं.	देय राशि
	से	तक	वर्ग मी.			
स्टेज I परिसंपत्तियाँ (800 मी. वर्ष)	1.4.10	31.3.13	211,000	3	0	633,000
स्टेज II परिसंपत्तियों के लिए (285 मी. अतिरिक्त वर्ष)	1.4.10	31.3.13	40,190	3	0	120,571

(vii). मूल्यहास:

सीसीटीपीएल ने संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 को ध्यान में रखते हुए विचाराधीन सभी वर्षों के लिए अनुमानित मूल्यहास के लिए विस्तृत गणनाएं भेजी थीं। सीसीटीपीएल ने कंपनी अधिनियम के प्रावधानों अथवा रियायत करार के प्रावधानों, जैसी स्थिति हो, का संदर्भ देते हुए उसके द्वारा अंगीकृत मूल्यहास की दरें भेजी थी। जवाब में, सीसीटीपीएल ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में जोड़े जाने के लिए अनुमानित परिसंपत्तियों की सूची भेजी है।

अंगीकृत मूल्यहास की दरों के साथ सभी वर्षों के लिए अनुमानित मूल्यहास के लिए विस्तृत गणना भेजी गई है। हम पुष्टि करते हैं कि हमने कंपनी अधिनियम द्वारा यथा निर्धारित मूल्यहास की दरों का विचार किया है जो दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार है।

6.	नियोजित पूंजी:													
(i).	<p>अचल परिसंपत्तियां:</p> <p>(क). वर्ष 1 अप्रैल 2009 की शुरुआत में परिसंपत्तियों की अचल परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड का मूल्य संशोधित फार्म-4क में ₹0 49376 लाख है, यह 31 मार्च 2009 को समाप्त वित्तीय वर्ष के लिए सीसीटीपीएल के वार्षिक लेखों के भाग की अचल परिसंपत्तियां अनुसूची से मेल नहीं खाता है जो ₹0 50105 लाख का शेष दर्शाता है। अन्तर का मिलान किया जाए और परिसंपत्तियों का सही संशोधित समूहीकरण भेजे।</p>	<p>कृपया हमारे निवेदन दिनांक 26 जुलाई 2010 में एसएफआईएस स्क्रिप पर पैरा का अवलोकन करें, हमने जैसा इसमें विनिर्दिष्ट किया गया है, पूंजीकरण में एसएफआईएस स्क्रिप को हटा दिया है। स्थिति का समाधान किया गया है जोकि निम्नवत् है:</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>मार्च 2009 को</th><th>मार्च 2010 को</th></tr><tr><td>वार्षिक लेखों के अनुसार सकल प्रखंड</td><td>50,105</td><td>60,961</td></tr><tr><td>घटाए एसएफआईएस प्रभाव हटा दिया गया है</td><td>729</td><td>2,710</td></tr><tr><td>फार्म 4क के अनुसार सकल प्रखंड</td><td>49,376</td><td>58,251</td></tr></table>	विवरण	मार्च 2009 को	मार्च 2010 को	वार्षिक लेखों के अनुसार सकल प्रखंड	50,105	60,961	घटाए एसएफआईएस प्रभाव हटा दिया गया है	729	2,710	फार्म 4क के अनुसार सकल प्रखंड	49,376	58,251
विवरण	मार्च 2009 को	मार्च 2010 को												
वार्षिक लेखों के अनुसार सकल प्रखंड	50,105	60,961												
घटाए एसएफआईएस प्रभाव हटा दिया गया है	729	2,710												
फार्म 4क के अनुसार सकल प्रखंड	49,376	58,251												
	<p>(ख). वर्ष 2009-10 के दौरान सीसीटीपीएल की परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में सीसीटीपीएल द्वारा किए गए वास्तविक परिवर्धनों के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण भेजने के लिए सीसीटीपीएल से अनुरोध किए जाने के प्रश्न पर, सीसीटीपीएल ने ₹0 9304 लाख से 2 घाट क्रैनों की खरीद के संदर्भ में पूंजी लागत और अन्य संबंधित लागतों को दर्शाते हुए विवरण भेजा है। सीसीटीपीएल वर्ष 2009-10 के दौरान ₹0 9402 लाख के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण भेजे।</p>	<p>वास्तविक परिवर्धनों - 2009-10 के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण भेजे गए हैं।</p>												
	<p>(ग). सीसीटीपीएल द्वारा अपनी मौजूदा घाट क्रैनों को दो नई घाट क्रैनों से बदलने के संदर्भ में, सीसीटीपीएल घाट क्रैनों की वास्तविक संख्या, रेल माऊंटेड गैन्ट्री क्रैन, रबड़ टायर वाली क्रैन, और उसके टर्मिनल में उपयोग किए जा रहे सभी अन्य उपस्कर के बारे में बताएं। सीसीटीपीएल 31 मार्च 2010 को समाप्त वर्ष के वार्षिक लेखों में संयंत्र और मशीनरी के बन्द सकल प्रखंड में यथा सुविचारित प्रत्येक प्रकार के उपस्कर का सकल मूल्य अवलोकन के लिए भेजे।</p>	<p>क्यूटीवाई के साथ संयंत्र और मशीनरी और 31 मार्च 2010 को समाप्त वर्ष के लिए मूल्य की सूची भेजी गई है।</p> <p>(यह सूची 31-3-2010 को ₹0 39564.11 लाख पर संयंत्र और मशीनरी के सकल प्रखंड को दर्शाती है।)</p>												
	<p>(घ). सीसीटीपीएल वर्ष 2009-10 में मौजूदा घाट क्रैनों के बदले में दो नई घाट क्रैनों पहले ही अभिग्रहीत कर चुका है। तथापि, सीसीटीपीएल ने वर्ष 2010-11 और 2011-12 के दौरान केवल मौजूदा क्रैनों का निपटान करने प्रस्ताव किया है। सीसीटीपीएल ने बताया है कि उसने नियोजित पूंजी की गणना में, बदली जाने वाली क्रैनों के मूल्य को अलग कर दिया है। यह स्पष्ट नहीं है कि कौन से वर्ष में बदली गई घाट क्रैनों का लिखित मूल्य (डब्ल्यूडीवी) अलग रखा गया है। सीसीटीपीएल वर्ष 2009-10 से संबंधित नियोजित पूंजी से बदली गई घाट क्रैनों के डब्ल्यूडीवी को अलग करे। उक्त घाट क्रैनों को बदलने के समय से बदली गई घाट क्रैनों के परिचालन से संबंधित तदनुरूपी लागत को भी अलग किया जाए। लागत विवरण उपयुक्ततः संशोधित किया जाए। सीसीटीपीएल उक्त दो घाट क्रैनों के निपटान पर लाभ/हानि का अनुमान भी</p>	<p>मूल्यहास गणनाएं भेजी गई हैं। उसी गणना में, कृपया पैरा "वर्ष के दौरा हटाना" का अवलोकन करें, आप पाएंगे कि 1क्यूसी वर्ष 2010-11 में अलग किया गया है और दूसरा 1क्यूसी 2011-12 के दौरान अलग किया गया है। कृपया नोट करें कि हमने वर्ष 2010-11 और 2011-12 के दौरान इन क्रैनों के निपटान के वास्तविक अनुमान पर विचार किया है। जब हमें 2010-11 के दौरान निपटान किए गए 1क्यूसी के मामले में किसी लाभ या हानि की उम्मीद नहीं थी, हमने 2011-12 के लिए ₹0 70 लाख के लाभ पर विचार किया है।</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>क्यूसी 1</th></tr><tr><td>31-3-2010 को डब्ल्यूडीवी</td><td>61.12 लाख</td></tr><tr><td>संगठित मूल्य</td><td>61 लाख</td></tr><tr><td>परिसंपत्ति की विक्री पर लाभ (हानि)</td><td>ना लाभ/ना हानि</td></tr></table>	विवरण	क्यूसी 1	31-3-2010 को डब्ल्यूडीवी	61.12 लाख	संगठित मूल्य	61 लाख	परिसंपत्ति की विक्री पर लाभ (हानि)	ना लाभ/ना हानि				
विवरण	क्यूसी 1													
31-3-2010 को डब्ल्यूडीवी	61.12 लाख													
संगठित मूल्य	61 लाख													
परिसंपत्ति की विक्री पर लाभ (हानि)	ना लाभ/ना हानि													

	लगाए और ऐसे लाभ/हानि को लागत विवरण में उपयुक्ततः लिया जाए।	<table><tr><th>विवरण</th><th>क्यूसी 2</th></tr><tr><td>31-3-2011 को डब्ल्यूडीवी</td><td>कोई मूल्य नहीं</td></tr><tr><td>संभावित वसूली</td><td>70 लाख</td></tr><tr><td>परिसंपत्ति की बिक्री पर लाभ (हानि)</td><td>70 लाख</td></tr></table> हमने किसी अनुरक्षण व्यय पर विचार नहीं किया है।	विवरण	क्यूसी 2	31-3-2011 को डब्ल्यूडीवी	कोई मूल्य नहीं	संभावित वसूली	70 लाख	परिसंपत्ति की बिक्री पर लाभ (हानि)	70 लाख										
विवरण	क्यूसी 2																			
31-3-2011 को डब्ल्यूडीवी	कोई मूल्य नहीं																			
संभावित वसूली	70 लाख																			
परिसंपत्ति की बिक्री पर लाभ (हानि)	70 लाख																			
	(ड). सीसीटीपीएल वर्ष 2010-11 के दौरान ₹ 1558 लाख की राशि से कैपिटल परिसंपत्तियां प्राप्त करने के लिए कार्रवाई की स्थिति के बारे में बताएं। इन कैपिटल परिवर्धनों के लिए की गई कार्रवाई दर्शाने के लिए दस्तावेजी समर्थन भेजें।	प्राप्ति के लिए निर्दिष्ट अधिकांश मर्दे प्रगति पर हैं और हमने सूची में अधिकांश मर्दों के लिए उद्धरणों को संलग्न किया है। अन्यो पर जांच-पड़ताल की जा रही है। (सीसीटीपीएल द्वारा भेजी गई कुछ कोटेशन इसके समूह से संबंधित देखी गई हैं। सीसीटीपीएल ने अपने ईमेल द्वारा पुष्टि की है कि संबद्ध समूह के लिए प्राप्त की गई कोटेशन सीसीटीपीएल के अनुमानों के लिए समर्थन रूप में सुविचारित की जाएं।)																		
7.	कार्य पूंजी:																			
(i).	सीसीटीपीएल द्वारा दाखिल किए गए समीक्षा आवेदन का निपटान करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश दिनांक 19 जून 2008 के अनुच्छेद सं. 10(v)(iii) में उल्लिखित कारणों से, यह प्राधिकरण, सीसीटीपीएल द्वारा यथा प्रार्थित, विविध देनदारियों को 7 दिनों के टर्नओवर पर विचार करने की स्थिति में नहीं है।	बिजनेस डायनेमिक्स अब बदल गए हैं और कई शिपिंग लाइनें लगातार डेबिट बेलेंस बनाए रहते हैं। कई ग्राहकों के मामले में हमें भुगतान बिल देने के 10 दिनों के बाद ही मिलता है। 31 मार्च 2010 को देनदारियों की स्थिति निम्नवत् है: <table><tr><th></th><th>31 मार्च 2010 को</th><th>31 मार्च 2009 को</th></tr><tr><td>विविध देनदारियां</td><td>₹ 0'000</td><td>₹ 0'000</td></tr><tr><td>असुरक्षित, सुविचारित सामान</td><td></td><td></td></tr><tr><td>छह महीनों से अधिक अवधि के लिए बकाया उधारी</td><td>124</td><td></td></tr><tr><td>अन्य उधारियां</td><td>33,099</td><td>10,930</td></tr><tr><td></td><td>33,223</td><td>10,930</td></tr></table> जब राजस्व वर्ष दर वर्ष बहुत ज्यादा नहीं बदला है तो देनदारियां शेष अब पिछले वर्ष के परिदृश्य का 3 गुना हो गया है। बिजनेस पर्यावरण में संशोधित बदलावों के संदर्भ में, हम विविध देनदारियों के लिए प्राधिकरण 7 दिनों के हमारे निवेदन को स्वीकार करें।		31 मार्च 2010 को	31 मार्च 2009 को	विविध देनदारियां	₹ 0'000	₹ 0'000	असुरक्षित, सुविचारित सामान			छह महीनों से अधिक अवधि के लिए बकाया उधारी	124		अन्य उधारियां	33,099	10,930		33,223	10,930
	31 मार्च 2010 को	31 मार्च 2009 को																		
विविध देनदारियां	₹ 0'000	₹ 0'000																		
असुरक्षित, सुविचारित सामान																				
छह महीनों से अधिक अवधि के लिए बकाया उधारी	124																			
अन्य उधारियां	33,099	10,930																		
	33,223	10,930																		
(ii).	सीसीटीपीएल द्वारा किए गए निवेदनों से, यह लगता है कि सीसीटीपीएल ने कार्य पूंजी के हिस्से के रूप में पूर्व-भुगतानों के निर्धारण के प्रयोजन के लिए पात्र एमएटी क्रेडिटों, अग्रिम टैक्स, केनवेट क्रेडिट पर विचार किया है। इस संबंध में, जैसा सीसीटीपीएल द्वारा दाखिल किए गए समीक्षा आवेदन का निपटान करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश दिनांक 19 जून 2008 के अनुच्छेद सं. 10(v)(iv) में उल्लेख किया गया है, पूर्व-भुगतान लाइसेंस करार के अधीन दायित्वों से प्रकट होने वाले भुगतानों को कवर करने की सीमा तक स्वीकृत किए गए थे।	1. ये भुगतान लाइसेंस करार के अधीन शामिल दायित्वों से प्रकट हुए हैं। 2. ये भुगतान विशिष्ट नहीं किए जा सकते क्योंकि यह लाइसेंस करार के दायरे से बाहर है, चूंकि यह केवल लाइसेंस की वजह से है और लाइसेंस करार के अधीन तैयार किया गया है कि ये पूर्वभुगतान कानून में प्रकट हैं। 3. लाइसेंस करार खंड 7.01 (घ) द्वारा अपेक्षा करता है, कि "लाइसेंसी लाइसेंस अवधि के दौरान सभी टैक्स, शुल्क, लेवियां, अधिभार और प्रभार समयानुसार अदा करेगा परन्तु आयकर, बिक्री कर, उत्पाद शुल्क, सीमाशुल्क और चुंगी तक सीमित नहीं, जो किसी सरकारी प्राधिकरण अथवा किसी अन्य																		

		सांविधिक निकाय अथवा किसी कानून के अधीन निगम, मौजूदा कानून में संविधि अथवा कोई संशोधन और उसमें समय-समय पर किसी सरकार प्राधिकरण अथवा किसी अन्य सांविधिक निकाय अथवा किसी सांविधिक निकाय अथवा किसी कानून, संविधि अथवा मौजूदा कानून में किसी संशोधन के अधीन निगम परियोजना/परियोजना सुविधाओं और सेवाओं के मामले में कोई संशोधन।"
8.	<p>दरमान</p> <p>इस संबंध में प्रश्न के बावजूद, सीसीटीपीएल ने प्रस्तावित नई प्रशुल्क मदों के मामले में उपयुक्त प्रशुल्क अनुसूची नहीं भेजी है। सीसीटीपीएल प्रस्तावित नई प्रशुल्क मदों में दरों को शासित करने वाली शर्तों के साथ प्रशुल्क अनुसूची निर्धारित करे।</p>	<p>प्रस्तावित नई प्रशुल्क मदें मसौदा दरमान में पहले ही शामिल की जा चुकी हैं। निम्नलिखित हमारे द्वारा दिए गए नए प्रशुल्क प्रस्ताव हैं:</p> <p>अति-आयामीय कंटेनर, कंटेनरों का भारतोलन, तम्बाकू कंटेनरों का धूमिकरण, भारतीय रुपये में सीएफएस प्रभार और स्टक टिवस्ट लॉकों को हटाना।</p>

13.1. संदर्भित मामले में दूसरी सुनवाई 29 नवम्बर 2010 को इस प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित की गई थी। सुनवाई में यह निर्णय लिया गया था कि सीसीटीपीएल अक्टूबर 2010 तक के वास्तविक आंकड़ों को लेते हुए 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लागत विवरण भेजेगा और तदनुसार वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लागत विवरणों की समीक्षा करेगा। आगे यह निर्णय भी लिया गया था कि सीसीटीपीएल और सीएचपीटी कुछ अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजेगा। सुनवाई में यथा निर्णीत, सीसीटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 8 दिसम्बर 2010 के कवर में संशोधित प्रस्ताव भेजा था।

13.2. सीसीटीपीएल द्वारा अपने पत्र दिनांक 8 दिसम्बर 2010 के कवर में दिए गए निवेदनों के संदर्भ में, यह देखा गया है कि सीसीटीपीएल ने अपने प्रस्ताव में कुछ परिवर्तन किए हैं जब इसके पूर्ववर्ती संशोधित प्रस्ताव से तुलना की जाती है। सीसीटीपीएल द्वारा नवम्बर 2009 के अपने मूल प्रस्ताव में प्रस्तुत किए गए अनुमानित यातायात और अनुमानित वित्तीय स्थिति की तुलना, जुलाई 2010 में दाखिल किए गए संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव में की गई है और वह दिसम्बर 2010 में प्रेषित की गई है जिसे तालिकाबद्ध किया गया है:

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	सीसीटीपीएल द्वारा नवम्बर 2009 में दिए गए अपने मूल प्रस्ताव के अनुसार			सीसीटीपीएल द्वारा जुलाई 2010 में दाखिल किए गए अपने संशोधित प्रस्ताव के अनुसार			सीसीटीपीएल द्वारा अपने पत्र दिनांक 8 दिसम्बर 2010 के कवर में दिए गए के अनुसार		
		फैलेडर वर्ष के आधार पर			वित्तीय वर्ष आधार पर			वित्तीय वर्ष आधार पर		
		2010	2011	2012	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
1.	यातायात (टीईयू में)	780000	820000	850000	820000	820000	820000	1061136	850000	800000
2.	प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर परिचालन आय	21130	22155	22924	21835	21835	21835	28695	23396	22087
3.	रॉयल्टी के अलावा और मूल्यहास तथा उपरिख्य सहित परिचालन व्यय	12572	14256	15064	13513	15009	15458	14493	15212	15471
4.	राजस्व हिस्सेदारी	5705	5982	6189	5895	5895	5895	7748	6317	5964
5.	निवल घाटा (-)	-5848	-6628	-6402	-3635	-4900	-4684	390	-3876	-4442
6.	2007-09 के अधिशेष के 50 प्रतिशत का समायोजन	1794	1794	1794	2215	2215	2215	2228	2228	2228
7.	निवल समायोजित अधिशेष/घाटा	-4054	-4834	-4608	-1420	-2686	-2469	2618	-1649	-2214
8.	निवल घाटा (-) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	-19%	-22%	-20%	-7%	-12%	-11%	9%	-7%	-10%
9.	परिचालन आय के प्रतिशत रूप में औसत निवल अधिशेष/घाटा	-20.33%			-10.04%			-2.65%		

13.3. दूसरी सुनवाई में यथा निर्णीत, हमारे द्वारा मांगी गई सूचना और सीसीटीपीएल द्वारा अपने पत्र दिनांक 8 दिसम्बर 2010 में प्रेषित जवाब नीचे सारबद्ध और तालिकाबद्ध किया गया है:

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण	सीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित जवाब						
1.	सीसीटीपीएल वर्ष 2010-11 से 2012-13 जिस अवधि के लिए प्रशुल्क निर्धारित किया जाना है, के लागत विवरण 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों और प्रशुल्क प्रस्तावों को दाखिल करने के लिए दिए गए प्रोफार्मा में दिए गए निर्देशों के अनुसार भेजे, चूंकि अक्टूबर 2010 तक के वास्तविक आंकड़ों को लेते हुए और वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लागत विवरणों की तदनुसार समीक्षा करें।	<p>वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लागत विवरण अप्रैल से अक्टूबर 2010 तक की वास्तविक मात्राओं को शामिल करते हुए संशोधित किए गए हैं।</p> <p>दूसरे टर्मिनल (सीआईटीपीएल) की मात्रा में महीना दर महीना वृद्धि होती रही है। सीसीटीपीएल से कुछ सेवाएं सीआईटीपीएल स्थानांतरित की गई हैं। वाणिज्यिक कारणों से एक और सेवा के सीसीटीपीएल से सीआईटीपीएल में जाने की संभावना है। इस सेवा का प्रभाव केवल 1 लाख टीईयू प्रतिवर्ष होगा। इन कारकों पर विचार करते हुए, सीसीटीपीएल ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः 1061136 टीईयू, 850000 टीईयू और 800000 टीईयू का अनुमान लगाया है।</p> <p>तथापि, चूंकि सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर प्रशुल्क निर्धारित करने की पद्धति न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी) के मामले में, न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) और जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण मामलों में बृहत् रूप में उपयोग की जा रही है, इसलिए किसी अन्य पद्धति का अनुसरण करना अवरोधक होगा। इसलिए, सीसीटीपीएल ने दोहराया है और सर्वोत्तम क्षमता के लिए दाखिल किए गए आवेदन के आधार पर कार्यवाही करने के लिए और टीएमपी से अपील की है।</p>						
2.	विस्तृत गणनाओं और सीसीटीपीएल द्वारा स्वीकृत छूट, यदि कोई हो, के व्योरे के साथ प्रचलित दरमान के अनुसार मार्च 2010 तक वर्ष 2006 के दौरान सीसीटीपीएल द्वारा अर्जित राजस्व।	(सीसीटीपीएल ने 2006 से अक्टूबर 2010 तक कंटेनरों की विभिन्न श्रेणियों से कंटेनर प्रहसतन आय दर्शाने के लिए गणनाएं भेजी हैं।)						
3.	दरमान में अधिसूचित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर के आधार पर विस्तृत गणना के साथ वर्ष 2010-11 से 2012-13 के यातायात पूर्वानुमान के संदर्भ में आय का विस्तृत परिकलन। उक्त अवधि के लिए सीसीटीपीएल द्वारा स्वीकृत किए जाने के लिए अनुमानित रियायतों और छूटों के वर्षवार व्योरे भी भेजें।	<p>(सीसीटीपीएल ने नवम्बर से मार्च 2011 अवधि और वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए कंटेनरों की विभिन्न श्रेणियों से कंटेनर प्रहसतन आय दर्शाने के लिए गणनाएं भेजी हैं। हालांकि सीसीटीपीएल ने स्वीकृत किए जाने के लिए अनुमानित छूट की राशि के आंकड़े भेजे हैं, परन्तु इसकी गणनाएं नहीं भेजी हैं।)</p> <p>सीसीटीपीएल ने यह भी कहा है कि प्रतिस्पर्धा के माहौल में ग्राहकों को छूट देनी होती है। ये रियायतें आवश्यक रूप से मात्रा छूट हैं और सहमत मात्रा लक्ष्यों को पूरा करने वाले ग्राहक के आधार पर ही स्वीकृत की जाती है। वैसे, इसे लागत माना जा सकता है।</p>						
4.	सीसीटीपीएल द्वारा यथा दावाकृत ट्रेड को बचतों का विस्तृत विश्लेषण।	<p>सीसीटीपीएल ने वर्ष 2009 के दौरान ट्रेड को ₹0 787/- प्रति टीईयू की बचतें/लाभ दर्शाने के लिए गणनाएं भेजी हैं जिसे नीचे सारबद्ध किया गया है:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>क्र.सं.</th><th>विवरण</th><th>₹0 प्रति टीईयू</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td><td>पोत घुमाव समय में कटौती से बर्थ किराया प्रभारों में (₹0 16/- प्रति टीईयू) की बचत और चार्टर किराया बचतों के लेखा पर ₹0 200/- प्रति टीईयू की बचत।</td><td>216</td></tr> </tbody> </table>	क्र.सं.	विवरण	₹0 प्रति टीईयू	1.	पोत घुमाव समय में कटौती से बर्थ किराया प्रभारों में (₹0 16/- प्रति टीईयू) की बचत और चार्टर किराया बचतों के लेखा पर ₹0 200/- प्रति टीईयू की बचत।	216
क्र.सं.	विवरण	₹0 प्रति टीईयू						
1.	पोत घुमाव समय में कटौती से बर्थ किराया प्रभारों में (₹0 16/- प्रति टीईयू) की बचत और चार्टर किराया बचतों के लेखा पर ₹0 200/- प्रति टीईयू की बचत।	216						

		2.	ट्रक घुमाव समय में कटौती से बचत	140	
		3.	कम किए गए विराम समय से ब्याज बचत	144	
		4.	टर्मिनल/ग्राहकों को ई-सुविधा से बचत	39	
		5.	कंटेनर बंधक प्रभार की वजह से बचत	216	
		6.	प्रशुल्क प्रस्ताव 2007-2009 में नहीं दिए गए कुशलता लाभ (गणनाएं नहीं भेजी गई हैं)	32	
			कुल	787/-	
5.	वित्तीय वर्ष 2009-10 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों का सम्पूर्ण सेट।	(सीसीटीपीएल ने 31 मार्च 2010 को समाप्त वर्ष के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों का सम्पूर्ण सेट भेजा है।)			
6.	इस आशय का प्रमाणपत्र कि 'इंडिया स्क्रिप से सर्व' के लेखा पर सीसीटीपीएल को हुआ लाभ सिर्फ सीसीटीपीएल के लिए केपिटल परिसंपत्तियों के आयात के लिए उपयोग की जाएगी और वह लाभ सहयोगी प्रतिष्ठानों को नहीं दी जाएगी।	एसएफआईएस स्क्रिप के लेखा पर सीसीटीपीएल को हुए लाभ सीसीटीपीएल के लिए केपिटल परिसंपत्तियों के आयात के लिए ही उपयोग की जाएगी। यदि व्यवसाय आकस्मिकताओं की वजह से, यह अपेक्षा की गई है कि स्क्रिप को सीमाशुल्क के प्रावधानों के अनुसार सहयोगी प्रतिष्ठानों को स्थानांतरित किया जाएगा और इसे केवल स्क्रिप के रूप में वापस किया जाएगा और रोकड़ के विचार के लिए स्थानांतरित नहीं किया जाएगा।			
7.	प्रस्तावित नई प्रशुल्क मदों अर्थात् अति आयामीय कंटेनर, कंटेनरों का भारतोलन, टिवस्ट लॉक को हटाना, धूमीकरण आदि से संबंधित परिभाषाएं/शर्तें।	(सीसीटीपीएल ने परिभाषाएं/शर्तें शामिल करते हुए संशोधित दरमान भेजा है।)			
8.	सीसीटीपीएल 29 नवम्बर 2010 को हुई संयुक्त सुनवाई के दौरान अपने द्वारा दिए गए प्रस्तुतीकरण की हार्ड कॉपी भेजे।	(सीसीटीपीएल ने 29 नवम्बर 2010 को अपने द्वारा दिए गए प्रस्तुतीकरण की प्रति भेजी है।)			

13.4. दूसरी सुनवाई में यथा निर्णीत, सीएचपीटी से मांगी गई सूचना और सीएचपीटी का प्रतिसाद नीचे सारबद्ध और तालिकाबद्ध किए गए हैं:

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना	सीएचपीटी का प्रतिसाद
1.	सीएचपीटी पिछली अवधि (वर्ष 2006 से मार्च 2010 तक) के सीसीटीपीएल के आय के ब्योरे भेजे हैं जिसे सीसीटीपीएल द्वारा सीएचपीटी को देय राजस्व हिस्सेदारी के परिकलन के प्रयोजन के लिए सीएचपीटी के लेखापरीक्षक द्वारा सत्यापित किया गया है।	(सीएचपीटी ने लेखापरीक्षक के अनुसार सीसीटीपीएल द्वारा अर्जित राजस्व, लेखापरीक्षक के अनुसार सीसीटीपीएल द्वारा भुगतान की जाने वाली रॉयल्टी और सीसीटीपीएल द्वारा वास्तव में भुगतान की गई रॉयल्टी राशि और लेखापरीक्षक के अनुसार सीसीटीपीएल द्वारा देय में भिन्नता के माहवार ब्योरे, जनवरी 2006 से मार्च 2010, भेजे हैं।)
2.	सीएचपीटी अपने द्वारा प्रोद्भूत किए गए लागू पूंजी व्यय के विपरीत सीसीटीपीएल द्वारा सर्व फॉर्म इंडिया स्क्रिप (एसएफआईएस) के अधीन ड्यूटी फ्री स्क्रिप के उपयोग से संबंधित स्थिति का सत्यापन करे।	सीसीटीपीएल से यह अभिनिश्चित किया गया है कि ₹ 27.10 करोड़ की राशि (2008-09 - ₹ 7.30 करोड़ और 2009-10 - ₹ 19.80 करोड़) पूंजी व्यय संबंधी है।

14. सीसीटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 28 जनवरी 2011 के कवर में, कर्मचारियों की यूनियनकृत श्रेणी के लिए इसके द्वारा सुविचारित वृद्धि की मात्रा के समर्थन में इसके द्वारा 19 जनवरी 2011 को हस्ताक्षरित दीर्घावधि निपटान की प्रति हमें भेजी गई है। सीसीटीपीएल द्वारा यथा प्रेषित एलटीएस का प्रभाव नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:

विवरण	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
पहले अनुमानित	957	1301	1423	1559
एलटीएस के आधार पर संशोधित अनुमान	957	1300	1402	1508

(रु० लाखों में)

15. इस मामले में विचार-विमर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ध्योरे हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

16. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:

(i). सीसीटीपीएल का दरमान पिछली बार मार्च 2007 में समीक्षित किया गया था। मार्च 2007 के प्रशुल्क आदेश में उस समय प्रचलित प्रशुल्क स्तर को 31 दिसम्बर 2009 तक प्रशुल्क की वैधता के साथ वर्ष 2007 से 2009 के लिए यथावत् स्तर पर बनाए रखा गया था। तथापि, मार्च 2007 के प्रशुल्क आदेश की समीक्षा के लिए सीसीटीपीएल द्वारा दाखिल किए गए आवेदन के संदर्भ में, इस प्राधिकरण ने 1 अगस्त 2008 से 31 दिसम्बर 2009 तक प्रभावी पूरे बोर्ड पर 10 प्रतिशत की वृद्धि प्रदान करते हुए जून 2008 में आदेश पारित किया था।

तत्पश्चात्, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 31 मार्च 2010 द्वारा सीसीटीपीएल के मौजूदा दरमान की वैधता 30 सितम्बर 2010 तक विस्तारित की गई है, बशर्ते अगले प्रशुल्क चक्र के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में 31 दिसम्बर 2009 के बाद की अवधि के लिए स्वीकार्य लागत और अनुमत प्रतिलाम से अधिक अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

(ii). मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 3.1.2 अपेक्षा करता है कि महापत्तन/वहां पर निजी टर्मिनल प्रशुल्क के संशोधन के लिए देय होने के कम से कम 3 महीने पहले अपना प्रस्ताव दाखिल करे। अनुस्मारक के बाद, सीसीटीपीएल ने नवम्बर 2009 में अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल किया था। इस प्रस्ताव पर प्रासंगिक उपयोक्ताओं के साथ विचार-विमर्श किया गया था। प्रथम संयुक्त सुनवाई के बाद, सीसीटीपीएल ने जुलाई 2010 में संशोधित प्रस्ताव भेजा था। संशोधन मुख्यतः यातायात के अनुमानन के लिए सीसीटीपीएल द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण में बदलाव करना था।

29 नवम्बर 2010 को हुई अनुवर्ती सुनवाई में हुई चर्चा के आधार पर, सीसीटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 8 दिसम्बर 2010 के कवर में संशोधित प्रस्ताव भेजा था। सीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित अनुवर्ती अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण के साथ अपने पत्र दिनांक 8 दिसम्बर 2010 के कवर में सीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित संशोधित लागत विवरण इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए सुविचारित किया गया है।

(iii). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने के समय विश्वास किए गए अनुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनलों की वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा करने का अधिकार देता है।

सीसीटीपीएल के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान, उक्त वर्षों के अनुमानों पर विश्वास करते हुए कैलेंडर वर्ष 2007, 2008 और 2009 के लिए स्थिति की समीक्षा की गई थी। वैसे, यह जरूरी है कि उक्त वर्षों के वास्तविक आंकड़ों के साथ वर्ष 2007, 2008 और 2009 के अनुमानों की तुलना की जाए। इसके अलावा, सीसीटीपीएल ने जून 2008 में अनुमोदित प्रशुल्क के स्तर पर दिसम्बर 2009 के बाद अपनी सुविधाओं के परिचालन को जारी रखा है। संयोगवश, इसने वर्ष 2008-09 से कैलेंडर वर्ष से वित्तीय वर्ष आधार पर अपनी लेखांकन अवधि को बदला है।

इस प्रकार, सीसीटीपीएल के पूर्व निष्पादन का विश्लेषण करने के लिए वर्ष 2007, 2008-09 और 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों पर विचार किया गया है। अप्रैल 2010 से मार्च 2011 तक की अवधि विचाराधीन अगले प्रशुल्क चक्र के हिस्से के रूप में सुविचारित किया गया है।

(iv). वर्ष 2007, 2008-09 और 2009-10 के दौरान सीसीटीपीएल का निष्पादन नीचे विश्लेषित किया गया है:

(क). जैसा पहले बताया गया है, आदेश दिनांक 19 जून 2008 द्वारा तत्कालीन प्रचलित प्रशुल्क में अक्रॉस द बोर्ड 10 प्रतिशत वृद्धि, जो 1 अगस्त 2008 से प्रभावी हुआ था। चूंकि प्रशुल्क के ऊध्वमुखी संशोधन का प्रभाव वास्तविक आय द्वारा प्रदर्शित किया गया है, इसलिए प्रदान की गई वृद्धि दर्शाने के लिए अगस्त

2008 से दिसम्बर 2009 तक की अवधि के लिए अनुमानित आय अद्यतन की गई है, ताकि वास्तविकताओं और अनुमानों के बीच तुलना की जा सके।

(ख). सीसीटीपीएल ने वर्ष 2007, 2008 और 2009 के लिए क्रमशः 914952 टीईयू, 925521 टीईयू और 749346 टीईयू के अनुमान के विपरीत वर्ष 2007, 2008-09 और दिसम्बर 2009 तक (वर्ष 2009-10 में 9 महीनों के लिए आनुपातिक सुविचारित) के दौरान क्रमशः 1052993 टीईयू, 1447138 टीईयू और 853746 टीईयू का प्रहस्तन किया था।

(ग). वर्ष 2007, 2008-09 और 2009-10 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट परिचालन आय (रियायत/छूट का निवल) क्रमशः ₹ 25886.01 लाख, ₹ 38801.13 लाख और ₹ 31767.43 लाख है। सीसीटीपीएल ने प्रत्येक श्रेणी के अधीन यातायात की मात्रा और सीसीटीपीएल के दरमान में यथा निर्धारित तत्संबंधित दरों के आधार पर वास्तविक आय पर पहुंचने के लिए सीसीटीपीएल ने गणनाएं भेजी हैं। दरमान के आधार पर सीसीटीपीएल द्वारा ऐसे निर्धारित आय पर विश्वास किया गया है। इसमें रियायतों और छूटों पर विचार नहीं किया गया क्योंकि प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही निजी परिचालक द्वारा अपने विवेक पर स्वीकृत छूटों/रियायतों को स्वीकार नहीं कर सकती।

प्रेषित लागत विवरणों में, सीसीटीपीएल ने वर्ष 2007, 2008-09 और 2009-10 की अपनी वास्तविक परिचालन आय को क्रमशः ₹ 93 लाख, ₹ 147 लाख और ₹ 81 लाख (जिसका जोड़ ₹ 3.21 करोड़ है) कम किया है, क्योंकि सीसीटीपीएल सीएफएस से चेन्नई के बाहर स्थित ग्राहक सीएफएस तक कंटेनरों के संचालन के लिए बंधित ट्रकिंग परिचालनों से इसके द्वारा अर्जित आय है। इस संदर्भ में, यहां यह दोहराना प्रासंगिक होगा कि इस प्राधिकरण ने जून 2008 के अपने प्रशुल्क आदेश में यह निर्णय दिया था कि पत्तन क्षेत्र के बाहर सीसीटीपीएल द्वारा सामानों के परिवहन में मदद करने वाली बंधित ट्रकिंग सेवा इस प्राधिकरण की विनियामक चूक के अधीन नहीं आएगा। अतः सीसीटीपीएल ने अपने परिचालन व्यय से उक्त गतिविधि से संबंधित अपनी परिचालन आय और व्यय से इस गतिविधि से होने वाली आय को अलग रखा है। संयोगवश, सीसीटीपीएल ने उक्त गतिविधि को समाप्त करने के लिए कहा है।

सीएचपीटी ने, आय के ब्योरे भेजने के प्रश्न पर प्रत्युत्तर देते समय, जिसे सीसीटीपीएल द्वारा सीएचपीटी को देय राजस्व हिस्सेदारी के परिकलन के प्रयोजन के लिए सीएचपीटी के लेखापरीक्षक द्वारा सत्यापित किया गया है, 2006 से मार्च 2010 तक की अवधि के लिए सीसीटीपीएल के लेखापरीक्षित माहवार आय ब्योरे भेजे हैं। जब सीएचपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित, सीसीटीपीएल की माहवार आय को वर्ष 2007 से मार्च 2010 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए जोड़ा जाता है, यह देखा गया है कि सीएचपीटी द्वारा प्रेषित आय आंकड़े सीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित आय आंकड़ों की तुलना में ₹ 4.22 करोड़ ज्यादा है। जब उक्त भिन्नता के कारण स्पष्ट करने के लिए कहा गया था, सीसीटीपीएल ने स्पष्ट किया था कि सीएचपीटी द्वारा दिए गए आय आंकड़ों में उक्त अवधि के लिए बंधित ट्रकिंग से संबंधित ₹ 3.21 करोड़ की आय शामिल है। ₹ 1.01 करोड़ की अवशिष्ट राशि के संबंध में, वर्ष के अंत में आय को स्वीकृत करने के लिए सीएचपीटी और सीसीटीपीएल द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण में भिन्नता के लेखा पर है। सीसीटीपीएल के अनुसार, वह सीएचपीटी है जो पोत से आय को स्वीकार करता है जब वह पत्तन में प्रवेश करता है (31 मार्च) जबकि सीसीटीपीएल पोत परिचालनों (31 मार्च के बाद) के पूरा होने के बाद ही आय को स्वीकार करता है। परिणामस्वरूप, किसी भी समय, सीएचपीटी द्वारा यथा स्वीकृत सीसीटीपीएल की आय सीसीटीपीएल द्वारा स्वीकृत आय की तुलना में थोड़ी ज्यादा हो सकती है। इसलिए, मौजूदा दरमान के संदर्भ में सीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित गणनाओं के आधार पर आय आंकड़ों को लेखा में लिया गया है। इस प्रकार, लागत विवरण में केलेंडर वर्ष 2007 से 2009 के लिए क्रमशः ₹ 258.73 करोड़, ₹ 388.03 करोड़ और ₹ 323.58 करोड़ की परिचालन आय पर विचार किया है।

(घ). सीसीटीपीएल के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित अन्य आय स्ट्रीम में ब्याज आय, एसएफआईएस स्क्रिप से निःशुल्क क्रेडिट, स्क्रैप बिक्री, विदेशी मुद्रा विनिमय लाभ, लिखित प्रावधान जो अब अपेक्षित नहीं हैं, संदेहपूर्ण क्रेडिटों को वापस लेने का प्रावधान, परिसंपत्तियों की बिक्री पर लाभ और विविध आय शामिल हैं।

आय की मदें नामतः स्क्रैप बिक्री, परिसंपत्तियों की बिक्री पर लाभ और विविध आय सीसीटीपीएल के सामान्य परिचालन से निकला प्रतीत होती हैं। इसलिए, अन्य आय की इन मदों पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है। चूंकि प्रतिलाभ नियोजित पूंजी (आरओसीई) पर स्वीकृत है, इसलिए ब्याज आय

महापत्तन न्यासों/निजी टर्मिनलों के प्रशुल्क के निर्धारण में आय रूप में नहीं माना गया है। विदेशी मुद्रा ऋण की सेवा से होने वाला विनिमय लाभ भी आय के हिस्से के रूप में नहीं माने गए हैं, जैसाकि सामान्य प्रवृत्ति अनुसरित की गई है। इसी तरह, ब्याज व्यय और विदेशी मुद्रा नुकसान भी प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में लागत की मद के रूप में नहीं मानी गई हैं।

रु 980.23 लाख, रु 1103.15 लाख और रु 1550.12 लाख की राशि वर्ष 2007, 2008-09 और 2009-10 के वार्षिक लेखों में एसएफआईएस स्क्रिप से सीमाशुल्क ड्यूटी क्रेडिट रूप में दर्शाई गई है। सीसीटीपीएल ने अपनी अन्य आय से उक्त ड्यूटी क्रेडिट के मूल्य को अलग कर दिया है। सीसीटीपीएल द्वारा यथा उल्लिखित, उपस्करों, पुर्जों और उपभोग्य वस्तुओं के आयात पर सम्पूर्ण शुल्क देयताओं के स्थान पर उक्त स्क्रिप का उपयोग किया जाना है और मार्च 2010 तक, इसने रु 858 लाख के अप्रयुक्त शेष को छोड़ते हुए क्रेडिट के लिए शुल्क देयता का निर्वहन करने के लिए रु 2775.50 लाख की सीमा तक स्क्रिप का उपयोग किया है। संयोगवश, एसएफआईएस स्क्रिप का तदनुरूपी मूल्य परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड और उपस्कर चालन लागत से सीसीटीपीएल द्वारा अलग किया गया है, जिसे इस विश्लेषण के बाद वाले भाग में स्पष्ट किया गया है। सीएचपीटी ने पुष्टि की है कि उसने सीसीटीपीएल से यह अभिनिश्चित किया है कि रु 27.10 करोड़ की राशि पूंजी व्यय से ली गई है। इस संबंध में, यह नोट किया जाए कि सीसीटीपीएल ने पूंजी व्यय संबंधी रु 27.10 करोड़ की राशि के अलावा उपस्कर चालन लागत के शीर्ष के अधीन रु 65 लाख की सीमा तक स्क्रिप का उपयोग किया है। यह स्थिति रु 27.75 करोड़ की कुल राशि है।

सीसीटीपीएल ने पुष्टि की है कि एसएफआईएस स्क्रिप के लेखा पर सीसीटीपीएल को हुए लाभों को सीसीटीपीएल के लिए कैपिटल परिसंपत्तियों के आयात पर ही उपयोग किया जाएगा। उपयोग नहीं की गई रु 858 लाख की राशि के संदर्भ में, सीसीटीपीएल ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान प्रस्तावित परिकर्षणों में शुल्क क्रेडिट के प्रस्तावित उपयोग को स्पष्ट नहीं किया है। सीसीटीपीएल को यह सलाह दी जाती है कि अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा में ड्यूटी क्रेडिट के उपयोग के ब्योरे भेजे।

- (ड). 'परिचालन लागत' शीर्ष के अधीन सीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित मदों में से एक वर्ष 2007 से 2009-10 के इसके लागत विवरण में कुशलता लाभ है। सीसीटीपीएल ने उक्त अवधि के लिए, रु 68/- प्रति टीईयू पर परिकलित, कुशलता लाभ के लिए रु 716.04 लाख, रु 984.05 लाख और रु 774.06 लाख की राशि पर विचार किया है, जैसा कार्यवाहियों के दौरान इसके द्वारा दावा किया गया है जिसे जून 2008 के प्रशुल्क समीक्षा आदेश में संचयित किया गया था।

इस संबंध में, यह देखना प्रासंगिक होगा कि जून 2008 के प्रशुल्क आदेश से संबंधित कार्यवाहियों के दौरान, सीसीटीपीएल ने कुशलता लाभ से रु 68/- प्रति टीईयू के लाभ का दावा किया था। तथापि, जून 2008 के आदेश के अनुच्छेद 10(ix) में रिकार्ड किए गए कारणों से, इस प्राधिकरण ने 914952 टीईयू, 925521 टीईयू और 749346 टीईयू के अनुमानित यातायात के आधार पर क्रमशः रु 372.58 लाख, रु 397.24 लाख और रु 338.99 लाख की सीमा तक सीसीटीपीएल को करार/कैजुअल लेबर लागत, उपस्कर चालन लागत और उपस्कर चालन लागत से होने वाले कुशलता वृद्धि के लाभ की अनुमति दी थी जो वर्ष 2007 से 2009 के दौरान क्रमशः रु 40.72 प्रति टीईयू, रु 42.92 प्रति टीईयू और रु 45.23 प्रति टीईयू परिगणित होता है। ऐसी स्थिति में, रु 68/- प्रति टीईयू की एकसमान दर पर कुशलता लाभ स्वीकृत करने पर विचार का प्रश्न ही नहीं उठता है।

लागत की स्वीकार्य मदों के लिए जून 2008 के आदेश में यथा निर्धारित इकाई कुशलता लाभ बनाए रखा गया है और उक्त अवधि के दौरान प्रहस्तित यातायात की वास्तविक मात्रा के लिए समायोजित किया गया है।

यह याद किया जाए कि जून 2008 के आदेश में कुशलता लाभ स्वीकृत किए जाने के समय, कुशलता लाभ लागत की पृथक मद के रूप में नहीं दर्शाया गया था, परन्तु व्यय के तत्संबंधी शीर्षों में निर्मित किया गया था। तथापि, इस विश्लेषण में, बेहतर प्रस्तुतीकरण के लिए, अनुमानों में सुविचारित कुशलता लाभ का प्रभाव व्यय के तत्संबंधी शीर्षों से अलग रखा गया है और अलग-से दर्शाया गया है।

(च). वर्ष 2007 से 2009-10 के वार्षिक लेखे रॉयल्टी रूप में क्रमशः ₹0 9615.24 लाख, ₹0 14468.23 लाख और ₹0 12068.56 लाख की राशि दर्शाते हैं। रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी के संदर्भ में, सीसीटीपीएल ने अपने लागत विवरण में सुविचारित आय के 27 प्रतिशत पर रॉयल्टी सुविचारित की है। सीसीटीपीएल के मामले में, राजस्व हिस्सेदारी दूसरी उच्चतम बोली की सीमा तक लागत रूप में स्वीकृत की जाती है, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन सरकार द्वारा पोत परिवहन मंत्रालय के पत्र सं. पीआर-14019/6/2002-पीजी(1) दिनांक 7 नवम्बर 2003 द्वारा जारी नीति निदेशों के अनुसार। सीसीटीपीएल के लिए विशिष्ट रूप से जारी किया गया नीति निदेश इस प्राधिकरण को सीसीटीपीएल के प्रशुल्क की समीक्षा करने का निदेश देता है ताकि प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत रूप में राजस्व हिस्सेदारी को इस तरह से लिया जाए कि प्रशुल्क निर्धारण के लिए लेखा में नहीं लिए जाने पर राजस्व हिस्सेदारी के लेखा पर सीसीटीपीएल को होने वाले संभावित नुकसान से बचाया जा सके, बशर्ते सीसीटीपीएल द्वारा भुगतान की जा रही अधिकतम 27 प्रतिशत (कुल 37.128 प्रतिशत में से) राजस्व हिस्सेदारी हो। यह संव्यवहार सीसीटीपीएल के साथ किए गए करार की ऐसी शेष अवधि के लिए जारी रखा जा सकता है, जैसा केवल उपर्युक्त प्रयोजनों के लिए जरूरी समझा जाए। दूसरे शब्दों में, सीसीटीपीएल द्वारा देय 72.72 प्रतिशत राजस्व हिस्सेदारी (अर्थात् 37.128 प्रतिशत) ही अधिकतम पास-थू हो सकता है जो प्रशुल्क कार्यवाही में सुविचारित किया जा सकता है। इसलिए, लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट राजस्व हिस्सेदारी का 72.72 प्रतिशत वर्ष 2007 से 2009-10 के लिए पास-थू रूप में सुविचारित किया गया है।

(छ). जैसा मार्च 2007 में पारित सीसीटीपीएल के पिछले प्रशुल्क आदेश में रिकार्ड किया गया है, सीसीटीपीएल द्वारा सीएचपीटी को देय पट्टा किरायों के संबंध में सीसीटीपीएल और लाइसेंसदाता पत्तन सीएचपीटी के बीच विवाद है। इस मामले की कार्यवाही के दौरान हमारे ध्यान में यह लाया गया था कि मध्यस्थ निर्णय आ चुका है। निर्णय के अनुसार, सीसीटीपीएल ने, प्रत्येक पांच वर्षों में 30 प्रतिशत तक वृद्धि करते हुए, दिसम्बर 2001 से ₹0 1/- प्रति वर्ग मी. प्रतिवर्ष की दर से पट्टा किरायों का भुगतान करना है। जैसाकि सीएचपीटी द्वारा बताया गया है, उसने उल्लिखित निर्णय जून 2006 के विरुद्ध माननीय मद्रास उच्च न्यायालय के समक्ष अपील की थी। माननीय मद्रास उच्च न्यायालय ने सीएचपीटी के आवेदन को खारिज कर दिया था और जून 2008 में मध्यस्थ निर्णय की पुष्टि की थी। सीएचपीटी ने माननीय मद्रास उच्च न्यायालय की खंड पीठ के समक्ष अपील की थी। सीएचपीटी द्वारा की गई अपील पर माननीय मद्रास उच्च न्यायालय की ओर से कोई अंतरिम निदेश नहीं मिला था। यह भी विदित है कि सीएचपीटी द्वारा इस राशि को समायोजित किया गया है और सीसीटीपीएल तथा उक्त पार्टियों ने उक्त लेनदेन को बन्द कर दिया था।

किन्तु, पूर्व विश्लेषण के प्रयोजन के लिए, वर्ष 2007 से मार्च 2010 तक के पट्टा किराये मार्च 2007 में सीसीटीपीएल के पिछले प्रशुल्क आदेश में यथा सुविचारित ₹0 881.59 लाख प्रति वर्ष के स्तर पर सुविचारित किया गया है। यह किया गया है क्योंकि पिछले प्रशुल्क आदेशों में अनुमानों के रूप में स्वीकृत पट्टा किरायों के बीच अन्तर है और मध्यस्थ निर्णय के अनुसार वास्तव में भुगतान किया गया/देय पूर्ण समायोजन के लिए अलग-अलग परिमाणित किया गया है। यदि वर्ष 2007 से 2009-10 के लागत विवरण में निर्णय के अनुसार वास्तविक पट्टा किरायों पर विचार किया गया है तो इसे दोगुना गिनना टेंटामाण्ट होगा। पिछले विश्लेषण में वर्ष 2007 से मार्च 2010 के लिए ₹0 881.59 लाख प्रतिवर्ष के पट्टा किरायों पर विचार करना कन्ट्रब्यूट नहीं होगा क्योंकि ₹0 881.59 लाख प्रति वर्ष पर पट्टा किराये उक्त अवधि के लिए स्वीकार्य व्यय के रूप में स्वीकृत किए गए हैं।

सीसीटीपीएल ने इस प्राधिकरण से पट्टा किरायों के मामले में 2007 के आदेश में यथा अंगीकृत स्थिति को अंगीकृत करना जारी रखने का अनुरोध किया था। यहां यह नोट किया जाए कि माननीय मद्रास उच्च न्यायालय ने माननीय मध्यस्थ अधिकरण के निर्णय की पुष्टि की है। खंड पीठ ने ना तो कोई अंतरिम निदेश दिया है और ना ही मद्रास उच्च न्यायालय की माननीय एकल न्यायाधीश पीठ के आदेश पर कोई रोक लगाई है। सीएचपीटी और सीसीटीपीएल ने वास्तव में सभी जरूरी समायोजनों का प्रभावित किया है। इस परिप्रेक्ष्य में, यह स्पष्ट नहीं है कि प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में केवल समायोजन ही क्यों किया गया है अथवा सीसीटीपीएल के अनुरोध पर वाद के लिए अवलंबित किया है।

(ज). मार्च 2007 के प्रशुल्क आदेश में, चूंकि सीसीटीपीएल ने वर्ष 2002-03 और 2003-04 के संदर्भ में निर्धारण आदेश प्रस्तुत किए थे, जो दर्शाते हैं कि आयकर प्राधिकारियों ने तकनीकी सेवा शुल्क को व्यय की मद के रूप में स्वीकृति प्रदान कर दी है, इसलिए इस प्राधिकरण ने इस शर्त के अधीन वर्ष

2007 से 2009 के अनुमानों में तकनीकी सेवा शुल्क के अनुमानित भुगतान को लागत की मद के रूप में स्वीकृत किया था कि सीसीटीपीएल अगली समीक्षा के समय यह दिखाने के लिए प्रत्येक वर्ष के आयकर निर्धारण आदेश प्रस्तुत करेगा कि संबंध प्राधिकारियों ने इस व्यय को स्वीकृत कर दिया है। यदि ऐसा साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया जाता है तो तब स्वीकृत अनुमानित व्यय को मौजूदा प्रशुल्क समीक्षा में समायोजित किया जाएगा।

सीसीटीपीएल ने वित्तीय वर्ष 2004-05 के निर्धारण आदेश की प्रति भेजी थी और बताया था कि अनुवर्ती वर्षों के लिए निर्धारण आदेश अभी खत्म नहीं हुए हैं। सीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित निर्धारण आदेश से, यह देखा गया है कि सीसीटीपीएल द्वारा यथा दावाकृत रु० 234.80 लाख की कुल तकनीकी सेवा शुल्क में आयकर प्राधिकारियों ने सीसीटीपीएल की ओर से एरिथमेटिकल गलती की वजह से रु० 6.43 लाख की राशि अस्वीकृत कर दी थी और निर्धारण आदेश में रु० 228.37 लाख की शेष राशि स्वीकृत की थी। आयकर प्राधिकारियों ने तकनीकी सेवा शुल्क को पूर्वकाल में व्यय की मद के रूप में स्वीकार किया था और यह अनुमान लगाया गया था कि इसे भविष्य में स्वीकृत किया जाएगा। सीसीटीपीएल के इस बयान पर विश्वास करते हुए कि अनुवर्ती वर्षों के निर्धारण अभी नहीं किए गए हैं, यह प्राधिकरण वर्ष 2007 से 2009-10 के लिए परिचालन लागतों के हिस्से के रूप में टीएसएफ मानने के लिए प्रवृत्त है। सीसीटीपीएल को यह सलाह दी जाती है कि आयकर प्राधिकारियों से जैसे और जब निर्धारण आदेशों की प्रतियां प्राप्त होती हैं तो उन्हें अनुवर्ती समीक्षा के लिए भेजा जाए।

- (ग). रु० 38.28 लाख के प्राथमिक व्ययों के बटुटे खाते को वर्ष 2007, 2008-09 और 2009-10 के लिए सुविचारित किया गया है, जैसा अगस्त 2006 के पिछले प्रशुल्क आदेश में स्वीकृत किया गया था।
- (त). वर्ष 2007 से 2009-10 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट परिचालन व्यय लागत विवरण में सीसीटीपीएल द्वारा यथा निर्दिष्ट परिचालन व्यय, उपरिब्ययों तथा वित्त एवं विविध व्ययों के कुल जोड़ से मेल नहीं खाता है। लागत विवरण में दिए गए व्यय वर्ष 2007 से 2009-10 के लिए क्रमशः रु० 117.70 लाख, रु० 227.70 लाख और रु० 149 लाख तक कम हैं, जब वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित स्थिति से तुलना की जाती है। हमने सीसीटीपीएल द्वारा अपने लागत विवरण में प्रेषित स्थिति पर विश्वास किया था।
- (थ). वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लागत विवरण में सीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित मूल्यहास की राशि में तत्संबंधी वर्षों के वार्षिक लेखों की तुलना में रु० 38.47 लाख और रु० 177.76 लाख का अन्तर है। दूसरे शब्दों में, मूल्यहास की निम्नतर राशि लागत विवरण में सुविचारित की गई है। सीसीटीपीएल के लेखा पर दिखाई देने वाला अन्तर नियोजित पूंजी से एसएफआईएस स्क्रिप के प्रभाव को हटाते हुए है। सीसीटीपीएल द्वारा यथा प्रेषित मूल्यहास आंकड़ों पर विश्वास किया गया है।
- (द). जैसा ऊपर कहा गया है, सीसीटीपीएल ने तत्संबंधी वर्षों के वार्षिक लेखों में निर्दिष्ट परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड से एसएफआईएस स्क्रिप के मूल्य को अलग किया है। वैसे, परिसंपत्तियों को कम किए गए निवल प्रखंड को इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए लेखा में लिया गया है, जैसा नीचे दर्शाया गया है:

परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड	2007	2008-09	2009-10
लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार	35209.05	36276.39	43106.30
घटाएं: एसएफआईएस का प्रभाव	0.00	690.53	2493.77
लागत विवरण में यथा सुविचारित	35209.05	35585.86	40612.53

(रु० लाखों में)

कार्य पूंजी का निम्नवत् विश्लेषण किया गया है:

- (i). इस आधार पर कि सीसीटीपीएल को सीएचपीटी के साथ किए गए सीसीटीपीएल के लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार 5 लाख टीईयू प्रतिवर्ष के न्यूनतम गारंटीशुदा थुपुट (एमजीटी) के लिए प्रत्येक माह के लिए रॉयल्टी मासिक आधार पर अग्रिम रूप में अदा करनी होती है, और इसी प्रकार, सीसीटीपीएल को भी आर्बटिड भूखंडों के लिए पट्टा किराया लाइसेंस करार के अनुसार अग्रिम रूप में अदा करना होता है, इस प्राधिकरण ने सीसीटीपीएल द्वारा जून 2008 में किए गए आवेदन की समीक्षा करते समय मौजूदा परिसंपत्तियों के भाग के रूप में रॉयल्टी और पट्टा किराये का पूर्व-भुगतान करने की अनुमति दी थी। पूर्ववर्ती निर्णय के अनुसार, रु० 276.42 लाख, रु० 301.55 लाख और रु०

- 319.80 लाख पर परिकलित 500000 टीईयू के एमजीटी पर मासिक रॉयल्टी राशि मौजूदा परिसंपत्तियों के पूर्व-भुगतान के हिस्से के रूप में सुविचारित किया गया है।
- (ii). सीसीटीपीएल के समीक्षा आदेश में अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार, पट्टा किरायों के रूप में लागत विवरण में सुविचारित राशि का 50 प्रतिशत वर्ष 2007 से 2009-10 के लिए पट्टा किरायों के पूर्वभुगतान के रूप में सुविचारित किया गया है।
- (iii). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों ने वस्तुसूची की मदों के मामले में ईंधन के अलावा भंडारों के छह महीने के औसत उपभोग की सीमा निर्धारित की है। सीसीटीपीएल ने भंडारों और ईंधन के उपभोग के ब्योरे नहीं भेजे हैं। सीसीटीपीएल के वार्षिक लेखों में वर्ष 2007, 2008-09 और 2009-10 के लिए क्रमशः ₹ 487.42 लाख, ₹ 696 लाख और ₹ 571.01 लाख पर भंडारों और कलपुर्जों के उपभोग का मूल्य प्रेषित किया है। भारी पुर्जों और ईंधन संबंधी अपेक्षित ब्योरे के अभाव में, वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट राशि का 50 प्रतिशत वस्तुसूची के रूप में सुविचारित किया गया है।
- (iv). रोकड़ शेष उपरिव्ययों सहित एक महीने के परिचालन व्ययों पर परिकलित किया गया है, जैसा सीसीटीपीएल के पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान किया गया था।
- (v). सीसीटीपीएल ने पिछले वर्षों की मौजूदा देयताएं प्रेषित की हैं। वैसे, वर्ष 2007 से 2009-10 के वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट विविध देनदारियों के आंकड़ों पर विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (vi). उपर्युक्त के अधीन, कार्य पूंजी परिणाम नकारात्मक आंकड़ों में है। वैसे, नियोजित पूंजी में परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में शामिल है और वर्ष 2007, 2008-09 और 2009-10 के लिए ₹ 35209.05 लाख, ₹ 35585.86 लाख और ₹ 40612.53 लाख परिगणित होता है।
- (घ). मार्च 2007 के पिछले प्रशुल्क आदेश में, नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ वर्ष 2007 से 2009 के लिए 16 प्रतिशत पर स्वीकृत किया गया था। यह स्थिति उक्त वर्षों के वास्तविक आंकड़ों का विश्लेषण करते समय बनाए रखी गई है।
- (v). (क). पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित वास्तविक आंकड़ों और अनुमानों की तुलना का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

(₹ लाखों में)

विवरण	पिछले आदेश में विश्वास किए गए अनुमान		वास्तविक			% भिन्नता	
	2007 & 2008	2009	2007 & 2008	2009		2007 & 2008	2009
				3 महीने	9 महीने		
यातायात (टीईयू में)	1840473	749346	2210703	289428	853746	20.12%	52.56%
परिचालन आय	46912.56 *	20496.25 *	56915.51	7760.63	24268.82	21.32%	56.27%
कुल व्यय (मूल्यहास सहित)	34250.08	15906.54	35943.65	4789.08	15880.56	4.94%	29.94%

* 1 अगस्त 2008 से सीसीटीपीएल की तत्समय मौजूदा दरों में दी गई 10 प्रतिशत की अक्रॉस द बोर्ड वृद्धि को दर्शाने के लिए परिचालन आय अनुमानों को अधुनातित किया गया है।

नियोजित पूंजी पर सीसीटीपीएल द्वारा अर्जित वास्तविक प्रतिलाभ संबंधी ब्योरे निम्नलिखित तालिका में दिए गए हैं:

(₹ लाखों में)

विवरण	2007	2008	2009
सीसीटीपीएल द्वारा अर्जित प्रतिलाभ से पहले वास्तविक अधिशेष	9117.50	11720.79	11320.88
वास्तविक नियोजित पूंजी	35209.05	35585.86	40612.53
नियोजित पूंजी पर अर्जित वास्तविक प्रतिलाभ	25.90%	32.94%	27.88%
नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ में भिन्नता	61.88%	105.88%	74.25%

- (ख). जैसाकि देखा जा सकता है, प्रत्यक्ष निष्पादन में भिन्नता 20 प्रतिशत से ज्यादा है। पिछले सामान्य संशोधन आदेश में, 16 प्रतिशत का अधिकतम प्रतिलाम वर्ष 2007 से 2009 के लिए स्वीकृत किया गया था। पिछले तीन वर्षों के दौरान स्वीकार्य लागत से अधिक अतिरिक्त अधिशेष और सीसीटीपीएल द्वारा अर्जित स्वीकार्य प्रतिलाम 61.88 प्रतिशत से 105.88 प्रतिशत के बीच पाया गया है।

प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार, यदि पिछले प्रशुल्क चक्र की वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा 20 प्रतिशत से ज्यादा या कम की भिन्नता दर्शाता है तो ऐसे प्रोद्भूत लाभ/हानि का 50 प्रतिशत अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजित किया जाना है। इसलिए, सीसीटीपीएल के मौजूदा प्रशुल्क चक्र में पूर्व अधिशेष को समायोजित किए जाने का मामला है।

- (ग). वर्ष 2007 से 2009 तक पिछले प्रशुल्क चक्र में सीसीटीपीएल को प्रोद्भूत अतिरिक्त अधिशेष के समायोजन के संबंध में, प्रशुल्क आदेश दिनांक 28 मार्च 2007 में इस प्राधिकरण द्वारा लिए गए निर्णय को दोहराना उपयुक्त है। संयोगवश, सीसीटीपीएल के मार्च 2007 के आदेश में यथा सुविचारित यातायात के अनुमानों से संबंधित स्थिति जून 2008 के समीक्षा आदेश में बनाए रखी गई थी।

इसे मददेनजर रखते हुए कि वर्ष 2007 के लिए सीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित यातायात अनुमान 914033 टीईयू पर टर्मिनल की प्रतिवेदित अभिकल्पित क्षमता से तुलनीय थी, इसलिए वर्ष 2007 के लिए सीसीटीपीएल द्वारा यथा अनुमानित यातायात अनुमान इस प्राधिकरण द्वारा 914952 टीईयू सुविचारित किया गया था।

वर्ष 2008 और 2009 के लिए सीसीटीपीएल द्वारा यथा अनुमानित यातायात सीएचपीटी में दूसरे कंटेनर टर्मिनल के शुरू होने के अनुमानित प्रभाव के लेखा पर वर्ष 2007 के लिए अनुमानित यातायात की तुलना में कम थे। वर्ष 2008 में दूसरे टर्मिनल द्वारा परिचालनों के अनुमानित समय के प्रभाव के मददेनजर, सीसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2008 के लिए अनुमानित यातायात अनुमान को थोड़ा ऊर्ध्वमुखी संशोधित किया गया था और 925521 टीईयू पर सुविचारित किया गया था।

जहां तक वर्ष 2009 का संबंध है, सीसीटीपीएल द्वारा यथा प्रतिवेदित अनुमानित यातायात पर इस प्राधिकरण द्वारा विश्वास किया गया था। तथापि, इस प्राधिकरण ने यही निर्णय दिया था कि यदि गलत अनुमानन की वजह से टर्मिनल परिचालन को अनावश्यक लाभ होना पाया जाता है तो ऐसा अर्जित अतिरिक्त अधिशेष पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

वर्ष 2007 (914952 टीईयू) और 2008 (925521) के लिए इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित यातायात के अनुमान 914033 टीईयू की प्रतिवेदित अभिकल्पित क्षमता से तुलनीय प्रतीत होती है। यदि इस स्थिति को स्वीकार किया जाता है तो इस प्राधिकरण का निर्णय कि अर्जित अतिरिक्त अधिशेष पूर्णतः समायोजित किया जाएगा यदि गलत अनुमानन की वजह से सीसीटीपीएल को कोई अनावश्यक लाभ होता है तो वर्ष 2009 के लिए प्रासंगिक होगा। पूर्ववर्ती वर्षों के लिए, अतिरिक्त अधिशेष का केवल 50 प्रतिशत प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार समायोजित किया जाएगा।

- (घ). सीसीटीपीएल ने टिप्पणी की है कि पूर्व अधिशेष का समायोजन प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रासंगिक प्रावधानों द्वारा शासित किया जाएगा क्योंकि इसकी मात्राओं में वृद्धि इसके गलत यातायात अनुमानन की वजह से नहीं था अपितु किसी दुर्घटना की वजह से दूसरे टर्मिनल के शुरू होने में देरी की वजह से परिस्थितियां नियंत्रण से बाहर हो गई थी। चूंकि सीसीटीपीएल की ओर से यातायात का गलत अनुमानन नहीं किया गया था, इसलिए इसने कड़ी राय व्यक्त की थी कि इस प्राधिकरण को पूर्व अधिशेष का 100 प्रतिशत समायोजित नहीं करना चाहिए।

- (ङ). यह उल्लेखनीय है कि वर्ष 2007 और 2008 के लिए इस प्राधिकरण द्वारा विश्वास किए गए यातायात अनुमान टर्मिनल की प्रतिवेदित अभिकल्पित क्षमता से तुलनीय थीं। इस प्राधिकरण को वर्ष 2007 और 2008 के अनुमानित यातायात पर कोई संदेह नहीं था। इसलिए, वास्तविकताओं और अनुमानों के बीच भिन्नता को 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार माना गया है। तदनुसार, वर्ष 2007 और 2008 के अधिशेष का 50 प्रतिशत भविष्य प्रशुल्क में समायोजन के लिए सुविचारित किया गया है।

जहां तक वर्ष 2009 का संबंध है, इस प्राधिकरण ने सीएचपीटी के दूसरे टर्मिनल के परिचालनों के शुरू होने के प्रभाव को प्रभावित करने के लिए सीसीटीपीएल के लेखा पर वर्ष 2009 के यातायात अनुमानों में रिजर्वेशन थे। इसलिए, इस प्राधिकरण ने मार्च 2007 के प्रशुल्क आदेश में यथा प्रतिवेदित,

गलत अनुमानन के संदर्भ में आने वाले अतिरिक्त अधिशेष को पूर्णतः समायोजित करने का निर्णय लिया था। वास्तव में, वर्ष 2009 के यातायात अनुमानों पर इस प्राधिकरण द्वारा उठाई गई शंकाएं सच हो गई हैं, चूंकि सीसीटीपीएल ने मार्च 2007 के प्रशुल्क आदेश में विश्वास किए गए यातायात अनुमानों की तुलना में लगभग 53 प्रतिशत का अतिरिक्त यातायात वास्तव में प्रहस्तित किया था। इसलिए, वर्ष 2009 के लिए अतिरिक्त अधिशेष भविष्य प्रशुल्क में समायोजन के लिए पूर्णतः समायोजित किया गया है।

- (च). सीसीटीपीएल के मौजूदा दरमान की वैधता 31 दिसम्बर 2009 से आगे विस्तारित की गई थी, परन्तु अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, के पूर्णतः समायोजन के अधीन प्रशुल्क में 31 दिसम्बर 2009 के बाद की अवधि के लिए स्वीकार्य लागत और अनुमत प्रतिलाभ से अधिक होता है।
- (छ). पूर्व अवधि के लिए अधिशेष का सार, जिसे भविष्य प्रशुल्क में समायोजित किया जाना है, नीचे दिया गया है:

रु0 लाखों में

विवरण	पूर्व अधिशेष	समायोजित किया जाएगा	राशि
2007	3484.05	50%	1742.03
2008	6027.05	50%	3013.53
2009	जनवरी से मार्च	पूर्ण	1506.76
	अप्रैल से दिसम्बर	पूर्ण	3517.17
2010	जनवरी से मार्च	पूर्ण	1312.51
कुल			11092.00

- (ज). जैसाकि पहले चर्चा की गई थी, मध्यस्थ निर्णय के अनुसार, सीसीटीपीएल को प्रत्येक पांच वर्षों पर 30 प्रतिशत के अधीन रु0 1/- प्रति वर्ग मी0 प्रतिवर्ष पर परिकल्पित पट्टा किराये अदा करने हैं। इसलिए, वर्ष 2002 से मार्च 2010 तक मध्यस्थ निर्णय के अधिक सीसीटीपीएल के पूर्ववर्ती प्रशुल्क आदेशों में लागत की मद के रूप में स्वीकृत अतिरिक्त पट्टा किराया रु0 76.14 करोड़ पर परिमाणित किया गया है, जैसाकि नीचे दर्शाया गया है:

वर्ष	स्वीकृत पट्टा किराये	मध्यस्थ निर्णय के अनुसार किराये	अतिरिक्त राशि (रु0 लाखों में)
2002	962.16 *	2.26	959.90
2003	1165.04 *	2.51	1162.53
2004	881.59	2.51	879.08
2005	881.59	2.51	879.08
2006	881.59	2.60	878.99
2007	881.59	3.18	878.41
2008	881.59	3.26	878.33
2009	881.59	3.26	876.33
2010 (3 माह)	220.40	0.81	219.58
कुल			7614.24

* लागत रूप में वर्ष 2002 और 2003 के लिए स्वीकृत पट्टा किराये की मात्रा 2002 के सीसीटीपीएल आदेश में स्पष्ट रूप से उपलब्ध नहीं है। परन्तु आदेश में यह उल्लेख किया गया है कि लाइसेंसदाता पत्तन सीएचपीटी द्वारा दिए गए आकड़ों पर विश्वास किया गया है। तदनुसार, सीएचपीटी के पत्र संत्र टी2/65/5735/2001/एआर दिनांक 8 जनवरी 2002 से आकड़ों को लिया गया है।

- (i). इस प्रकार, रु0 187.06 करोड़ की कुल राशि (पूर्व अधिशेष के लेखा पर रु0 110.92 करोड़ और अतिरिक्त पट्टा किराये के लेखा पर रु0 76.14 करोड़) समायोजन के लिए उपलब्ध है।

प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार, पूर्व अधिशेष भावी प्रभाव से समायोजित किया जाना है। तथापि, वर्ष 2010-11 सीसीटीपीएल के लिए अनुमोदित किए जाने वाले संशोधित प्रशुल्क से पहले समाप्त हो जाएगा, इसलिए पूर्व अधिशेष के समायोजन वर्ष 2011-12 और 2012-13 के दौरान ही किए जा सकते हैं, क्योंकि पूर्वव्यापी समायोजन प्रशुल्क परिकल्पित किया गया है।

पहले निर्णीत कुछ अन्य निजी टर्मिनलों के प्रशुल्क मामलों में, पूर्व अधिशेष पांच वर्षों की अवधि में समायोजित किया गया है, जहां कहीं भारी पूर्व अधिशेष समायोजन के लिए प्रकट होता है। ऐसे मामलों में अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, पूर्व अधिशेष वर्ष 2011-12 से शुरू होने वाले पांच वर्षों की अवधि में समायोजित किया गया है।

- (vi). (क). सितम्बर 2008 के एनएसआईसीटी आदेश और इस प्राधिकरण द्वारा पारित विभिन्न अपफ्रंट प्रशुल्क आदेशों के संदर्भ को लेते हुए, सीसीटीपीएल ने अपने प्रस्ताव दिनांक 8 दिसम्बर 2010 में इस प्राधिकरण से मानक क्षमता दृष्टिकोण के आधार पर अपने प्रस्ताव पर कार्यवाही करने की अपील की थी। सीसीटीपीएल की सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित करने के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश में निर्धारित सूत्र को अंगीकृत की है और यातायात अनुमानों को सर्वोत्तम क्षमता के स्तर तक सीमित किया है। इसने तब व्यय अनुमानों में वास्तविक लागत जमा दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए कार्यवाही की थी।
- (ख). सीसीटीपीएल ने कुल मिलाकर एनएसआईसीटी आदेश का अनुसरण नहीं किया था, परन्तु चुनिंदा तौर पर किया था। सीसीटीपीएल ने एनएसआईसीटी आदेश में अंगीकृत दृष्टिकोण उसी हद तक अंगीकृत किया है जहां तक इसके प्रयोजनों के लिए उपयुक्त हो। सीसीटीपीएल ने भूमि स्लॉटों से संबंधित प्रतिमानकों में छूट की मांग की थी। अनुमानित व्यय 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार परिकलित किए गए हैं। 2008 के दिशानिर्देश परिचालक द्वारा किए गए वैयक्तिक मजदूरी निपटान के प्रभाव के विचार को मान्यता नहीं देते हैं।

एनएसआईसीटी के मामले में भी, चूंकि मानक क्षमता से अधिक प्रहस्तित मात्रा से योगदान प्रशुल्क परिकलन में सुविचारित नहीं की गई अवशिष्ट रॉयल्टी को पूरा करने के लिए उपलब्ध स्रोत है, इसने रॉयल्टी की मात्रा में प्रगामी कटौती परिकल्पित की थी, यदि रॉयल्टी की इकाई दर में बदलाव नहीं किया गया था, यातायात मात्राओं में वृद्धि मानक क्षमता से अधिक है। इस प्रकार, कम किए गए स्तर पर पास-थू अधिकतम स्वीकार्य स्तर के मुकाबले पर्याप्त थी। तथापि, राजस्व हिस्सेदारी स्वीकृत करने के प्रयोजन के लिए सीसीटीपीएल ने 5 अगस्त 2003 को हुई बैठक के कार्यवृत्तों का संदर्भ लिया था और लागत विवरण में राजस्व हिस्सेदारी के रूप में आय के 27 प्रतिशत पर विचार किया था। इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि मंत्रालय में 5 अगस्त 2003 को हुई बैठक में, यह निर्णय लिया गया था कि प्रशुल्क पर पहुंचने के प्रयोजन के लिए दूसरे उच्चतम बोलीदाता की ऑफर को सीसीटीपीएल की लागत के रूप में स्वीकार किया जाना चाहिए। यह मंत्रालय को सीसीटीपीएल द्वारा प्रस्ताव दाखिल करने के अधीन था। उपर्युक्त तरीके में सीसीटीपीएल के प्रशुल्क के संशोधन को अनुमति देने के लिए मंत्रालय द्वारा यह निर्णय भी लिया गया था और इस प्राधिकरण से अनुरोध किया जाएगा कि महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अधीन मंत्रालय द्वारा उपयुक्त निदेश के मुद्दे द्वारा मामले की समीक्षा की जाए। विशेष रूप से सीसीटीपीएल के लिए 7 नवम्बर 2003 को महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अधीन सरकार द्वारा नीति निदेश जारी किया गया था जिसमें इस प्राधिकरण को सीसीटीपीएल के प्रशुल्क की समीक्षा करने का निदेश दिया गया था ताकि सीसीटीपीएल द्वारा भुगतान की जा रही अधिकतम 27 प्रतिशत (कुल 37.128 प्रतिशत में से) राजस्व हिस्सेदारी के लेखा पर सीसीटीपीएल को होने वाले संभावित नुकसान से बचाने के लिए प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत रूप में राजस्व हिस्सेदारी को लेखा में लिया जा सके। इस प्रकार, सीसीटीपीएल ने समग्र रूप में सितम्बर 2008 के एनएसआईसीटी आदेश को अंगीकृत नहीं किया है, परन्तु चुनिंदा रूप में अंगीकृत किया है।

- (ग). चूंकि यार्ड एक कंस्ट्रेंट है, इसलिए सीसीटीपीएल ने 2008 के अपफ्रंट दिशानिर्देशों में निर्धारित फार्मूला का अनुसरण करते हुए अपनी यार्ड क्षमता परिकलित की है। यार्ड क्षमता सीसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए 820000 टीईयू प्रतिवर्षित किया गया है जोकि जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) के अपफ्रंट प्रशुल्क मामले में यथा अंगीकृत 285 भूमि स्लॉट प्रति हैक्टेयर के आधार पर बताया गया है। जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के मामले में, हालांकि 286 टीईयू प्रति हैक्टेयर का भूमि स्लॉट गणना में दर्शाया गया था, परन्तु इसने परिणाम को ज्यादा प्रभावित नहीं किया था क्योंकि सीमांकन कारक इस मामले में था। आदेश दिनांक 30 दिसम्बर 2009 द्वारा न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) में कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के मामले में, 360 टीईयू के भूमि स्लॉट प्रति हैक्टेयर कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर के संचलन, कंटेनरों के बीच अन्तर आदि के संदर्भ में एनएमपीटी के विश्वलेखन पर आधारित था। 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर के भूमि स्लॉटों की यही संख्या सीएचपीटी में मेगा कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय सुविचारित किया गया था। इसलिए, सीसीटीपीएल के मामले में भी इसपर विचार किया गया है। सीसीटीपीएल ने बताया है कि सीसीटीपीएल में औसत स्टेकिंग ऊंचाई 2.84 (पूर्णांकित

3) है। सीसीटीपीएल द्वारा यथा सुविचारित अन्य कारकों को लेते हुए, सीसीटीपीएल की यार्ड क्षमता 1033006 टीईयू परिगणित होता है। यह ध्यान में रखा जाना चाहिए कि 1033006 टीईयू की क्षमता 70 प्रतिशत उपयोगिता पर सर्वोत्तम क्षमता है। यह उल्लेखनीय है कि सीसीटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 24 नवम्बर 2009 द्वारा अपने टर्मिनल में प्रहस्तित यातायात 11.99 लाख प्रतिवेदित किया था और उल्लेख किया था कि टर्मिनल अपनी क्षमता के करीब परिचालन कर रहा था।

- (vii). सीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित यातायात अनुमान वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः 1061136 टीईयू, 850000 टीईयू और 800000 टीईयू है। सीसीटीपीएल ने वर्ष 2009-10 के लिए 1138328 टीईयू के वास्तविक आंकड़ों की तुलना में वर्ष 2010-11 में यातायात में लगभग 7 प्रतिशत कमी का अनुमान लगाया है। सीसीटीपीएल ने तत्संबंधी पिछले वर्षों के यातायात अनुमानों की तुलना में वर्ष 2011-12 और 2012-13 में लगभग 20 प्रतिशत और 6 प्रतिशत की यातायात कटौती का भी अनुमान लगाया है।

सीसीटीपीएल ने यह कहते हुए यातायात में इसके घटते रुझान को तर्कसंगत ठहराने की मांग की है कि दूसरे टर्मिनल में मात्रा महीने दर महीने लगातार बढ़ी है। सीसीटीपीएल ने यह भी बताया है कि कुछ सेवाएं दूसरे टर्मिनल में ले जाई जा चुकी हैं या ले जाई जा रही हैं, जिससे सीसीटीपीएल के बाजार हिस्से को कम किया जा सके।

हालांकि सीसीटीपीएल ने बताया है कि दूसरे टर्मिनल को यातायात के विपथन के लेखा पर इसके यातायात में कटौती होगी, परन्तु इसे किसी यातायात विश्लेषण द्वारा समर्थित नहीं किया गया है। सीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित वर्ष 2010-11 के लिए अनुमानित यातायात 1061136 टीईयू भी दूसरे टर्मिनल, जिसने सितम्बर 2009 से परिचालन शुरू किया था, के परिचालन को प्रभावित करता है। संयोगवश, अनुमानित यातायात 1033006 टीईयू की मानक क्षमता से तुलनीय है जैसाकि पूर्ववर्ती अनुच्छेद में चर्चा की गई है। इसे भी ध्यान में रखना होगा कि 1033006 टीईयू की क्षमता 70 प्रतिशत उपयोग में सर्वोत्तम क्षमता है। इसलिए, सीसीटीपीएल द्वारा दिए गए 1061136 टीईयू का यातायात अनुमान वर्ष 2010-11 के लिए विश्वास किया गया है। वर्ष 2011-12 और 2012-13 के यातायात अनुमान भी 1061136 टीईयू के स्तर पर सुविचारित किया गया है।

यदि अब विश्वास किए गए यातायात अनुमानों की तुलना में सीसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित यातायात में काफी वृद्धि होती है तो सीसीटीपीएल अपने प्रशुल्क की अनुसूचित समीक्षा की मांग कर सकता है।

- (viii). (क). वर्ष 2010-11 के लागत विवरण में सीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित परिचालन आय रु० 28694.97 लाख है। विभिन्न प्रकार के कंटेनरों के प्रहस्तन से आय पर पहुंचने के लिए प्रेषित गणनाओं से, यह देखा गया है कि सीसीटीपीएल ने लागत विवरण में निर्दिष्ट 1061136 टीईयू के यातायात अनुमान के स्थान पर मौजूदा दरमान में यथा निर्धारित दरों पर विचार करते हुए वर्ष 2010-11 के लिए 1101136 टीईयू के यातायात पर आय परिकलित की है। तथापि, इसके लागत विवरण में, इसने 1061136 टीईयू के प्रशुल्क स्तर के लिए सुविचारित आय पर विचार किया है। अतः सीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित गणनाएं 1061136 टीईयू के अनुमानित यातायात के लिए समायोजित की गई हैं।
- (ख). वर्ष 2010-11 के मामले में, सीसीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित अप्रैल से अक्टूबर 2010 तक सात महीनों की अवधि के लिए वास्तविक आय मौजूदा दरमान के संदर्भ में सत्यापित की गई है और बिना किसी बदलाव के सुविचारित की गई है।

वर्ष 2010-11 के शेष पांच महीनों और वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के लिए, सीसीटीपीएल ने अपनी आय गणनाओं में डॉलर मूल्यवर्गित आय का अनुमान लगाने के लिए रु० 44.94 प्रति अमेरिकी डॉलर की डॉलर विनिमय दर पर विचार किया है। इस मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों की विनिमय दर से आय अनुमानों के मामले में, विचाराधीन सभी वर्षों के लिए डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों से आय के अनुमानन के लिए एकसमान रूप से सुविचारित किया गया है। हमारे विश्लेषण में, चूंकि नवम्बर 2010 से फरवरी 2011 तक की अवधि पहले ही समाप्त हो चुकी है, और चूंकि वास्तविक डॉलर विनिमय दर उपलब्ध है, इसलिए नवम्बर 2010 से फरवरी 2011 तक की अवधि के लिए डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों से आय उक्त अवधि के लिए प्राप्त की गई रु० 45.25 प्रति अमेरिकी डॉलर की औसत विनिमय दर के आधार पर अनुमानित की गई है। मार्च 2011 से मार्च 2013 तक की अवधि के आय अनुमानों को संशोधित किया गया है ताकि इस मामले को अंतिम रूप देने के समय प्रचलित रु० 45.25 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर को लागू किया जा सके।

- (ग). अनुरोध किए जाने के बावजूद, सीसीटीपीएल ने आईसीडी कंटेनरों के प्रहस्तन, भंडारण प्रभारों, हैच कवरों को बदलने से होने वाली आय और अन्य आदि पर पहुंचने के लिए गणना नहीं भेजी है। यह

नोट किया जाए कि इन प्रशुल्क मदों के मामले में सीसीटीपीएल के दरमान में निर्धारित दरें डॉलर मूल्यवर्गित हैं। गणनाओं के अभाव में, इस लेखा पर प्रेषित सम्पूर्ण आय को ₹0 45.25 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर के संदर्भ में अद्यतन किया गया है। किन्तु, यह नोट करना प्रासंगिक होगा कि जैसाकि सीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित यातायात व्योरे से देखा जा सकता है, तटीय कंटेनर यातायात कुल कंटेनर यातायात का लगभग 1 प्रतिशत है। इसलिए, प्रचलित विनिमय दर के संदर्भ में उपर्युक्त प्रशुल्क मदों से होने वाली आय के अद्यतन का टर्मिनल की समग्र अनुमानित परिचालन आय में महत्वपूर्ण प्रभाव नहीं पड़ेगा।

- (घ). उपर्युक्त समायोजनों के अधीन, वर्ष 2010-11 के लिए संशोधित आय ₹0 29596.86 लाख परिगणित होता है। वर्ष 2010-11 के यातायात के स्तर पर वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए यातायात पर विचार करते हुए, और ₹0 45.25 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर पर विचार करते हुए, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के प्रत्येक वर्ष के लिए ₹0 29653.46 लाख परिगणित होता है।
- (ix). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.5.1 अपेक्षा करता है कि महापत्तन न्यासों/टर्मिनल परिचालकों के व्यय अनुमान भारत सरकार द्वारा घोषित सभी घटकों के लिए थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के मौजूदा संचलन के संदर्भ में मूल्य उतार-चढ़ावों के लिए समायोजित किया जाना चाहिए। तदनुसार, 3.76 प्रतिशत के वृद्धि कारक को वर्ष 2010-11 के दौरान निर्णीत किए जाने वाले प्रशुल्क मामलों में व्यय अनुमानों के लिए सुविचारित किए जाने की जरूरत है।
- (x). वर्ष 2008-09 के दौरान परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर की वास्तविक संख्या 279 के विपरीत, इस श्रेणी में कर्मचारियों की वास्तविक संख्या को वर्ष 2009-10 के दौरान सीसीटीपीएल द्वारा 273 तक कम किया गया है। तथापि, सीसीटीपीएल ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान इस श्रेणी के अधीन 284 कर्मचारियों का अनुमान लगाया है। परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर की संख्या में वृद्धि इस परिप्रेक्ष्य में है जब सीसीटीपीएल ने अपने यातायात अनुमानों में कमी का अनुमान लगाया हो। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर की संख्या में वृद्धि पर विश्वास किया गया है।

वर्ष 2009-10 के दौरान ₹0 3.50 लाख प्रतिवर्ष की दर से वास्तविक औसत लागत प्रति परिचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर के विपरीत, सीसीटीपीएल ने वर्ष 2010-11 में औसत लागत में लगभग 31 प्रतिशत की वृद्धि का अनुमान लगाया है और ₹0 1301 लाख की लागत का अनुमान लगाया है। सीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित वृद्धि इस आधार पर है कि यह अवधि 2010-2013 के लिए अपने दीर्घकालिक निपटान (एलटीएस) के लिए मजदूरियों पर बातचीत करने की प्रक्रिया में है। तत्पश्चात, सीसीटीपीएल ने 19 जनवरी 2011 को उसके द्वारा हस्ताक्षरित एलटीएस की प्रति भेजी है। सीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित एलटीएस में लेबर लागत में प्रतिशत वृद्धि को स्पष्ट रूप से नहीं दर्शाया गया है। तथापि, सीसीटीपीएल ने वर्ष 2010-11 के लिए ₹0 1300 लाख पर एलटीएस के प्रभाव पर विचार करने के बाद अपने प्रारंभिक अनुमान को संशोधित किया है। सीसीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित संशोधित अनुमान वर्ष 2010-11 के लिए विश्वास किया गया है।

- वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर के अनुमान तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमानों में लगभग 9.50 प्रतिशत तक वृद्धि की गई दिखाई देती है। तथापि, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के अनुमानों को 3.76 प्रतिशत के वृद्धि कारक को लागू करते हुए संशोधित किया गया है।
- (xi). वर्ष 2008-09 के दौरान अनुरक्षण लेबर की वास्तविक संख्या 109 के विपरीत, कर्मचारियों की वास्तविक संख्या सीसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2009-10 के दौरान 102 की गई है। तथापि, सीसीटीपीएल ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान इस श्रेणी के अधीन 113 कर्मचारियों का अनुमान लगाया है। पूर्ववर्ती अनुच्छेद में दिए गए कारणों के अनुसार, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुरक्षण लेबर की संख्या में सीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित वृद्धि पर विश्वास किया गया है।

वर्ष 2009-10 के दौरा ₹0 4.05 लाख पर औसत लागत प्रति अनुरक्षण लेबर के विपरीत, सीसीटीपीएल ने वर्ष 2010-11 में औसत लागत में लगभग 5 प्रतिशत वृद्धि और तत्संबंधी पिछले वर्षों के लिए लगभग 15 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाया है। सीसीटीपीएल द्वारा यथा संशोधित, हालांकि वर्कर्स की उक्त श्रेणी मजदूरी निपटान के अधीन नहीं आती है, परन्तु मजदूरी वृद्धि प्रत्यक्ष लेबर श्रेणी के लिए दी गई वृद्धि के अनुसार उनको देनी होगी। सीसीटीपीएल ने यह दर्शाने के लिए कोई साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया है कि अनुरक्षण लेबर के मामले में इसके द्वारा मांगी गई मजदूरी वृद्धि परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर को प्रदान की गई समान वृद्धि के मद्देनजर पहले ही स्वीकृत की जा चुकी है।

चूँकि अनुरक्षण लेबर की उक्त श्रेणी एलटीएस द्वारा शामिल नहीं है, जैसाकि सीसीटीपीएल द्वारा पुष्टि की गई है, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए सीसीटीपीएल के अनुमान वर्ष 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों को आधार रूप में लेते हुए 3.76 प्रतिशत के वृद्धि कारक को लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।

(xii). अनुमानित उपस्कर चालन लागत में बिजली लागत, ईंधन लागत और मरम्मतों और अनुरक्षण की लागत शामिल है। अनुमान की प्रत्येक मद पर निम्नलिखित अनुच्छेद में चर्चा की गई है:

(क). (i). सीसीटीपीएल ने वर्ष 2009-10 के दौरान 6.25 इकाईयां प्रति टीईयू (प्रशीतन कंटेनरों द्वारा उपभोग सहित) के वास्तविक बिजली उपभोग के स्थान पर वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए 6.82 इकाईयां प्रति टीईयू (प्रशीतन कंटेनरों द्वारा उपभोग सहित) के बिजली उपभोग का अनुमान लगाया है। सीसीटीपीएल ने बताया है कि वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए बिजली उपभोग प्रति टीईयू में वृद्धि इन तीन वर्षों में प्रशीतन मात्राओं के अधिक प्रहस्तन की वजह से अनुमानित किया गया है। सीसीटीपीएल ने आगे यह स्पष्ट करने की मांग की थी कि बिजली का उपभोग प्रति प्रशीतन-टीईयू इसके विराम समय एवं तापमानों के मामले में भिन्न-भिन्न हो सकते हैं जिन्हें व्यवस्थित करना होगा। सीसीटीपीएल द्वारा यथा प्रतिवेदित, इसने वर्ष 2008-09 में 200 इकाईयां प्रति प्रशीतन-टीईयू और वर्ष 2009-10 में 151 इकाईयां प्रति प्रशीतन-टीईयू के औसत बिजली उपभोग देखा था। इस आधार पर, इसने भविष्य के अनुमानों में 6.82 इकाईयां प्रति टीईयू के अनुमानों में 180 इकाईयां प्रति प्रशीतन-टीईयू की औसत निर्मित की थी।

सीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित अनुमानों को देखते हुए, यह देखा गया है कि वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित प्रशीतन कंटेनरों की संख्या, पूर्वकाल में प्रहस्तित वास्तविक प्रशीतन मात्राओं की तुलना में, वास्तव में कम है। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के बिजली उपभोग में वृद्धि का अनुमान लगाने के लिए सीसीटीपीएल द्वारा की गई टिप्पणी में विचार हेतु मेरिट नहीं थी।

(ii). सीसीटीपीएल द्वारा यथा प्रेषित पिछले प्रशुल्क चक्र के दौरान वास्तविक बिजली उपभोग वर्ष 2007 से 2009 के लिए क्रमशः 6.03 इकाईयां, 6 इकाईयां और 6.25 इकाईयां प्रति टीईयू है। उक्त अवधि के लिए औसत उपभोग 6.09 इकाईयां प्रति टीईयू परिगणित होता है जो वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए बिजली लागत के अनुमानन के लिए सुविचारित किया गया है।

(iii). वर्ष 2009-10 के लिए ₹ 5.25 प्रति इकाई की दर से वास्तविक बिजली लागत के विपरीत, सीसीटीपीएल ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः ₹ 6.09 प्रति इकाई, ₹ 6.44 प्रति इकाई और ₹ 6.82 प्रति इकाई पर विचार किया है। बिजली की इकाई लागत में प्रस्तावित वृद्धि को तर्कसंगत ठहराने के बारे में प्रश्न के संबंध में, सीसीटीपीएल ने यह उल्लेख करते हुए सीएचपीटी से सीसीटीपीएल को भेजे गए पत्र की प्रति हमें भेजी है कि तमिल नाडु के बिजली प्रशुल्क संशोधन के बाद, ₹ 5.85 प्रति इकाई का संशोधित बिजली प्रशुल्क (मौजूदा ₹ 5 प्रति इकाई) सीसीटीपीएल द्वारा 1 अगस्त 2010 से देय हो जाएगा। सीसीटीपीएल ने जनवरी से जून 2010 माह के लिए सीएचपीटी द्वारा दिए गए बिजली बिलों की प्रति भी हमें भेजी है, जो यह दर्शाती है कि वह ₹ 5 प्रति इकाई की बिली की इकाई लागत से अधिक है, सीसीटीपीएल को 5 प्रतिशत की दर से अतिरिक्त बिजली टैक्स भी अदा करना है। दोनों को एक साथ लेते हुए, संशोधन से पहले बिजली की इकाई लागत ₹ 5.25 प्रति इकाई परिगणित होती है। इसी के अनुसार, बिजली की संशोधित इकाई लागत ₹ 6.14 प्रति इकाई (₹ 5.85 प्रति इकाई + 5 प्रतिशत टैक्स) परिगणित होगी जिसे वर्ष 2010-11 के लिए सीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित किया गया है। तथापि, सीसीटीपीएल ने 2010-11 के पूरे वर्ष के लिए बिजली प्रशुल्क में संशोधन करने पर विचार नहीं किया है, किन्तु यह 1 अगस्त 2010 से प्रभावी रहा है। तदनुसार, वर्ष 2010-11 के लिए सीसीटीपीएल के बिजली लागत अनुमानों को संशोधित किया गया है ताकि बिजली प्रशुल्क में संशोधन अगस्त 2010 से किया जा सके।

वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए सीसीटीपीएल के परिवर्तनीय बिजली लागत अनुमानों को वर्ष 2010-11 के लिए ₹ 6.14 प्रति इकाई की दर को आधार रूप में लेते हुए लागू वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किया गया है।

- (iv). सीसीटीपीएल ने सभी विचाराधीन वर्षों के लिए 15.48 लाख के वार्षिक उपभोग पर परिकलित यार्ड लाइटिंग और प्रशासन भवन संबंधी बिजली लागत का भी अनुमान लगाया है। 15.48 लाख का वार्षिक उपभोग वर्ष 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों पर आधारित है और इसलिए विश्वास किया गया है। तथापि, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए सीसीटीपीएल के बिजली लागत अनुमान वर्ष 2010-11 के लिए ₹ 6.14 प्रति इकाई की दर को आधार रूप में लेते हुए वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।
- (v). सीसीटीपीएल ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः ₹ 97.26 लाख, ₹ 102.90 लाख और ₹ 108.87 लाख पर बिजली लागत के निश्चित घटक पर भी विचार किया है। सीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित गणनाओं से, यह देखा गया है कि वर्ष 2009-10 के दौरान बिजली की वास्तविक वार्षिक निर्धारित मूल्य 31667 केवीए रही थी। ₹ 300/- प्रति केवीए की दर (सीसीटीपीएल को प्रेषित सीएसपीटी के पत्र दिनांक 12 अगस्त 2010 में यथा उल्लिखित) पर विचार करते हुए, वर्ष 2010-11 के लिए ₹ 95 लाख की राशि अनुमानित की गई है, जो ₹ 97.26 लाख के उसके अनुमान के करीब है। इसी तरह, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के उनके अनुमान बिजली के उसी निर्धारित उपभोग को बनाए रखते हुए और लागू वृद्धि कारक लागू करते हुए ₹ 300/- प्रति केवीए की दर में वृद्धि करते हुए संशोधित किए गए हैं।
- (ख). सीसीटीपीएल ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए वर्ष 2009-10 के 2.50 लिटर प्रति टीईयू की दर से वास्तविक ईंधन उपभोग व्यवस्थित किया है, जिसे इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

सीसीटीपीएल ने वर्ष 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों और तत्संबंधी पिछले वर्षों की तुलना में वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए ईंधन की लागत का अनुमान लगाने के लिए 10 प्रतिशत के वृद्धि कारक की तुलना में वर्ष 2010-11 के लिए ईंधन की लागत में 15 प्रतिशत के वृद्धि कारक पर विचार किया है। सीसीटीपीएल ने यह टिप्पणी करने की मांग की थी कि डीजल की कीमत सामान्य मुद्रास्फीति का तरीका अनुसरण नहीं कर रही है और वास्तव में केन्द्रीय सरकार डीजल कीमतों के लिए अनियंत्रित कार्यपद्धति पर विचार कर रही है जिसके लिए इस समय सहायिकी दी जाती है। उदाहरणार्थ, सीसीटीपीएल ने बताया है कि नवम्बर 2009 में प्रस्तुत वर्ष 2010 के लिए सुविचारित ₹ 38.41 प्रति लिटर की कीमत के स्थान पर, 8 महीनों की अवधि में यह ₹ 39.57 प्रति लिटर पहुंच गया है। वैसे, सीसीटीपीएल ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया था कि विशेष प्रकार के इस व्यय पर विचार किया जाए और उनके द्वारा यथा प्रस्तावित वृद्धि दरों को स्वीकार किया जाए।

इस मामले को अंतिम रूप देने के समय यथा प्रचलित डीजल की दर वर्ष 2010-11 के लिए ₹ 44.16 प्रति लिटर सुविचारित की गई है। उच्चतर वृद्धि पर विचार करने के लिए सीसीटीपीएल के अनुरोध के संदर्भ में, यह नोट किया जाए कि व्यय अनुमान अब तक वर्ष 2010-11 के दौरान निर्णीत महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनलों के प्रशुल्क भाव्यों में 3.76 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं। इसलिए, यह संभव नहीं है कि अन्य मामलों के संबंध में अब तक अनुसरित प्रक्रिया से केवल सीसीटीपीएल के मामले में विपथन किया जाए। तत्संबंधी पिछले वर्ष को आधार रूप में लेते हुए वर्ष 2011-12 से 2012-13 के लिए लागू वृद्धि कारक लागू करते हुए दर में वृद्धि की गई है।

- (ग). सीसीटीपीएल ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए ₹ 574.62 लाख, ₹ 632.08 लाख और ₹ 695.29 लाख की दर से अनुमानित मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत पर पहुंचने के लिए गणनाएं नहीं भेजी थीं। वर्ष 2009-10 के वास्तविक मरम्मत तथा अनुरक्षण व्यय ₹ 499.67 लाख हैं। वर्ष 2009-10 के लिए परिसंपत्तियों के अंतिम शेष सकल प्रखंड के प्रतिशत रूप में वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविक मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत 1.02 प्रतिशत परिगणित होती है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए मरम्मतों और अनुरक्षण लागत पर पहुंचने के लिए तत्संबंधी वर्षों (वर्ष के दौरान परिवर्धनों के अलावा) की परिसंपत्तियों के अंतिम शेष सकल प्रखंड पर, तत्संबंधी पिछले वर्ष में इसे आधार रूप में लिया गया था और 3.76 प्रतिशत वृद्धि की गई थी।

इसके अलावा, वर्ष 2010-11 से 2012-13 में जोड़ी जाने वाली अनुमानित अचल परिसंपत्तियों में परिवर्धनों के मूल्य का 2 प्रतिशत भी ऊपर यथा परिकलित मरम्मत और अनुरक्षण लागत के आंकड़े में जोड़ा गया है।

- (xiii). जैसाकि पहले चर्चा की गई थी, तुलनीय लागत में कटौती से होनी कुशलता बढ़ोतरी का लाभ अनुमानित और जून 2008 के प्रशुल्क आदेश में सीसीटीपीएल को स्वीकृत किया गया था। पिछले कार्यनिष्पादन की समीक्षा करते समय, यह लाभ वर्ष 2007 से 2009 के वास्तविक यातायात पर सुविचारित किया गया है। सीसीटीपीएल ने अनुवर्ती वर्षों के लिए भी जून 2008 के प्रशुल्क आदेश में स्वीकृत कुशलता बढ़ोतरी के प्रभाव को परपेच्यूरट करने का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.4.1 में किए गए विनिर्दिष्ट के अनुसार कुशलता बढ़ोतरी से होने वाला लाभ वर्ष 2007 से 2009 में जून 2008 के पिछले प्रशुल्क आदेश में सीसीटीपीएल को पहले ही दिया जा चुका है। वर्तमान प्रशुल्क चक्र के लिए, कुशलता बढ़ोतरी का लाभ, यदि कोई हो, 2004 और 2005 अवधि के दौरान (मई 2004 के प्रशुल्क आदेश द्वारा आच्छादित) प्रोद्भूत वास्तविक लागत की तदनुसूची प्रासंगिक मदों के साथ 2007 से 2009 के दौरान (जून 2008 के प्रशुल्क आदेश द्वारा आच्छादित) प्रोद्भूत लागत की प्रासंगिक मदों को शामिल करते हुए निर्धारित करना होगा। इसलिए, यह सही नहीं है कि पिछले आदेश में कुशलता बढ़ोतरी से होने वाले लाभ को मौजूदा प्रशुल्क चक्र में भी विस्तारित किया जाए।
- (xiv). सीसीटीपीएल ने मौजूदा प्रशुल्क चक्र में लागू किए जाने वाले बिजली लागत, ईंधन लागत, बीमा और आईटीवी किराया प्रभारों के मामले में कुशलता बढ़ोतरी के लाभ का भी दावा किया है। सीसीटीपीएल ने ₹0 34/- प्रति टीईयू अर्थात् बिजली लागत के मामले में ₹0 10.65 प्रति टीईयू, ₹0 14.44 प्रति टीईयू ईंधन लागत के मामले में, ₹0 5.50 प्रति टीईयू आईटीवी किराया प्रभारों के मामले में और ₹0 3.79 प्रति टीईयू बीमा के मामले में, पर परिकलित कुशलता बढ़ोतरी के अपने दावे की गणनाएं भेजी थीं।

वर्ष 2004 और 2005 के दौरान प्रोद्भूत वास्तविक लागत की तदनुसूची प्रासंगिक मदों के साथ वर्ष 2007 से 2009-10 के दौरान प्रोद्भूत लागत की प्रासंगिक मदों को शामिल करने के लिए सीसीटीपीएल द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण, सीसीटीपीएल के जून 2008 के आदेश में अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार पाया गया है।

हालांकि सीसीटीपीएल ने प्रासंगिक लागत के परिवर्तनीय घटक के आधार पर कुशलता बढ़ोतरी परिगणित की है परन्तु, इस संबंध में प्रश्न किए जाने के बावजूद, इन संसाधनों के उपभोग पर लागत कटौती की गणना पर आधारित नहीं किया था। यह याद किया जा सकता है कि सीसीटीपीएल के जून 2008 के आदेश में, कुशलता बढ़ोतरी बिजली के उपभोग, ईंधन, किराया प्रभारों आदि में कटौती पर परिगणित किया गया था। हालांकि सीसीटीपीएल ने गणना भेजी है, परन्तु यह उपयोगी नहीं था। कुशलता बढ़ोतरी सीसीटीपीएल के जून 2008 के आदेश में विश्वास की गई स्थिति के आधार पर परिमाणित की गई है।

(क). बिजली लागत:

जैसाकि पहले बताया गया है, सीसीटीपीएल द्वारा यथा प्रतिवेदित वास्तविक औसत बिजली उपभोग वर्ष 2007 से 2009-10 के दौरान 6.09 इकाईयां प्रति टीईयू है। वर्ष 2004 और 2005 के लिए औसत बिजली उपभोग 8.01 इकाईयां है, जैसा सीसीटीपीएल के जून 2008 के आदेश में और पूर्वकाल में भी उल्लिखित किया गया है। तदनुसार, बिजली उपभोग प्रति टीईयू में 1.92 इकाईयां तक कटौती की गई है। वैसे, 1061136 टीईयू के अनुमानित यातायात पर बिजली की परिवर्धित इकाई दर पर 0.96 इकाई प्रति टीईयू पर कुशलता लाभ का 50 प्रतिशत वर्ष 2010-11 से 2012-13 के प्रत्येक वर्ष के लिए स्वीकृत किया गया है। यह नोट किया जाए कि वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए बिजली लागत के अनुमान 6.09 इकाईयां के बिजली उपभोग पर विश्वास किए गए हैं।

(ख). ईंधन लागत:

सीसीटीपीएल द्वारा यथा प्रतिवेदित वास्तविक औसत ईंधन उपभोग वर्ष 2007 से 2009-10 के दौरान 2.75 लिटर प्रति टीईयू है। औसत ईंधन उपभोग वर्ष 2004 और 2005 के लिए 3.60 लिटर प्रति टीईयू है, जैसा सीसीटीपीएल के जून 2008 के आदेश और पूर्वकाल में भी बताया गया है।

तदनुसार, ईंधन उपभोग प्रति टीईयू में 0.85 लिटर तक कटौती की गई है। वैसे, 1061136 टीईयू के अनुमानित यातायात पर ईंधन की परिवर्धित इकाई दर पर 0.425 लिटर प्रति टीईयू पर कुशलता लाभ का 50 प्रतिशत वर्ष 2010-11 से 2012-13 के प्रत्येक वर्ष के लिए स्वीकृत किया गया है। यह नोट किया जाए कि वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए ईंधन लागत के अनुमान 2.50 लिटर के ईंधन उपभोग पर विश्वास किए गए हैं।

(ग). आईटीवी किराया प्रभार:

कुशलता लाभ की गणना के लिए सुविचारित वर्ष 2007 से 2009-10 के लिए प्रति टीईयू आईटीवी किराया प्रभार ₹0 84.39 प्रति टीईयू है। दिशानिर्देशों में किए गए निर्धारण के अनुसार, कुशलता का

लाम केवल परिचालक को दिया जा सकता है यदि कम किए गए स्तर पर ही भविष्य लागत का अनुमान लगाना जारी रखा जाता है। सीसीटीपीएल ने आईटीवी किराया प्रभारों (टिप्पणी के बाद वाले भाग में चर्चा की गई) का अनुमान लगाने के लिए ₹ 85/- प्रति टीईयू की दर पर विचार किया है। यह दिशानिर्देश स्थिति में सही नहीं बैठती है।

(घ). बीमा:

सीसीटीपीएल से यह स्थापित किए जाने के बारे में प्रश्न किए जाने पर कि कुशलता का बीमा लागत पर कैसे प्रभाव पड़ता है, सीसीटीपीएल ने सुरक्षा उपायों के कार्यान्वयन की वजह से अर्जित बीमा लागत में कटौती से जोड़ने का प्रयास किया है। तथापि, बीमा लागत और प्रहस्तित मात्रा में कटौती के बीच संबंध सीसीटीपीएल द्वारा स्थापित नहीं किया गया है। इसलिए, बीमा के मामले में कुशलता बढ़ोतरी का प्रश्न ही नहीं उठता है।

कुशलता बढ़ोतरी के लेखा पर सीसीटीपीएल को स्वीकृत राशि वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः ₹ 243.05 लाख, ₹ 252.18 लाख और ₹ 261.67 लाख परिगणित होता है।

- (xv). सीसीटीपीएल ने लाइसेंसदाता, सीएचपीटी को देय राजस्व हिस्सेदारी के रूप में वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए (रियायत/छूटों का निवल) इसके द्वारा अनुमानित राजस्व के 27 प्रतिशत पर विचार किया है। पहले बताए गए कारणों से, 27 प्रतिशत राजस्व हिस्सेदारी संशोधित सकल परिचालन आय पर परिकलित की गई है।
- (xvi). (क). सीसीटीपीएल ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए उपस्कर किराया प्रभारों के लिए ₹ 1063.24 लाख, ₹ 900.01 लाख और ₹ 883.92 लाख का अनुमान लगाया है। उपस्कर किराया प्रभार अंतर टर्मिनल वाहन (आईटीवी), फोर्क लिफ्टों और यार्ड पट्रोलिंग वाहनों के किराये के मामले में देखे जा सकते हैं। सीसीटीपीएल ने उक्त वाहनों को किराये के संबंध में करार की प्रतियां भेजी हैं।
- (ख). आईटीवी के मामले में, करार में यथा उल्लिखित दर जुलाई 2009 से जून 2011 तक तीन वर्षों की अवधि के लिए ₹ 85/- प्रति टीईयू है। यह प्रति टीईयू दर वर्ष 2010-11 के लिए सुविचारित की गई है। अनुवर्ती वर्षों के लिए, ₹ 85 प्रति टीईयू की दर आधार रूप में ली गई है और तत्संबंधी पिछले वर्ष की दर को आधार रूप में लेते हुए 3.76 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है।
- (ग). फोर्कलिफ्टों को किराये पर लेने के लिए, सीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित करार प्रति 1 जनवरी 2009 से 31 दिसम्बर 2009 अवधि के लिए ₹ 67500/- प्रति फोर्क लिफ्ट प्रति माह की दर से फोर्कलिफ्टों के किराये के मामले में दर दर्शाती है और 1 जनवरी 2010 से 31 दिसम्बर 2010 अवधि के लिए ₹ 69400/- प्रति फोर्कलिफ्ट प्रति माह की दर उल्लिखित की गई है। करार में 6 फोर्कलिफ्टों के किराये के बारे में उल्लेख भी किया गया है। ₹ 69,400/- प्रति फोर्कलिफ्ट प्रति माह का किराया प्रभार आधार रूप में लिया गया है और तत्संबंधी पिछले वर्ष के लिए दर को आधार रूप में लेते हुए 3.76 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है।
- (घ). यार्ड पट्रोलिंग वाहनों के मामले में, सीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित करार प्रति 1 जनवरी 2009 से 31 दिसम्बर 2009 तक की अवधि के लिए है। उक्त करार प्रति में यथा उल्लिखित दर यार्ड पट्रोलिंग वाहनों के लिए के लिए ₹ 233898/- प्रति माह है। ₹ 233898/- प्रति माह का किराया प्रभार आधार रूप में लिया गया है और तत्संबंधी पिछले वर्ष को आधार रूप में लेते हुए, 3.76 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि की गई है।
- (xvii). सीसीटीपीएल ने अनुमानित बीमा लागत पर पहुंचने के लिए गणनाएं नहीं भेजी हैं। सीसीटीपीएल ने बीमा पॉलिसी दस्तावेजों की प्रतियां भेजी हैं। बीमा पॉलिसी 1 अक्टूबर 2009 से 30 सितम्बर 2010 अवधि के लिए है। तथापि, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः ₹ 130.59 लाख, ₹ 126.48 लाख और ₹ 126.32 लाख की दर से सीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित बीमा लागत के अनुमानों को सीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित पॉलिसी दस्तावेजों से जोड़ा नहीं जा सकेगा। यह देखा गया है कि वर्ष 2009-10 की वास्तविक बीमा लागत की तुलना में ₹ 191.30 लाख, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के अनुमान निम्नतर हैं और सीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित अनुमानों पर विचार किया गया है।
- (xviii). सीसीटीपीएल द्वारा यथा प्रतिवेदित, अन्य व्ययों में लैशिंग प्रभार, सुरक्षा प्रभार, सीएफएस सेवा लागत, एसटीपी अनुस्क्षण लागत, चौकरी की लागत आदि शामिल हैं। सीसीटीपीएल ने अन्य व्ययों की कुल राशि के लिए लागत ब्योरा नहीं भेजा है। कुछ लागत मदें जैसे लैशिंग, सीएफएस सेवा लागत यातायात की मात्रा पर निर्भर करते हैं, जबकि 'अन्य व्यय' शीर्ष के अधीन शामिल लागत की अन्य मदें निश्चित प्रकृति की हैं। हालांकि सीसीटीपीएल ने लागत की उक्त मदों के मामले में करार की प्रतियां भेजी हैं परन्तु वैयक्तिक लागत मदों के साथ करार में उल्लिखित दरों से अंतरसंबंधित करना संभव नहीं है। वैयक्तिक लागत मदों के ब्योरों के अभाव में, वर्ष 2009-10

के लिए वास्तविक प्रति टीईयू दर को आधार रूप में लिया गया है और पिछले वर्ष को आधार रूप में लेते हुए अनुवर्ती वर्षों के लिए 3.76 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि की गई है।

- (xix). तकनीकी सेवा शुल्क (टीएसएफ) के भुगता के संदर्भ में, जैसा पहले बताया गया है, आयकर प्राधिकारियों ने वित्तीय वर्ष 2004-05 के निर्धारण में इस व्यय की अनुमति दे दी है और पूर्वकाल में सहयोगी उद्यमियों को सीसीटीपीएल द्वारा तकनीकी सेवा शुल्क के भुगतान के संबंध में आयकर प्राधिकारी द्वारा किए गए निर्धारण पर विश्वास करते हुए, यह उपयुक्ततः अनुमान लगाया जा सकता है कि ऐसे भुगतान को वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए भी एकसमान माना जाएगा।

सीसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2010-11 के लिए प्रेषित रु0 329.87 लाख के अनुमान पर विश्वास किया गया है। पूर्वकाल और भविष्य के लिए सीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित टीएसएफ के वास्तविक आंकड़ों और अनुमानों से, यह प्रकट होता है कि टीएसएफ परिचालन आय का सीधे तौर पर आनुपातिक है। तदनुसार, चूंकि वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए परिचालन आय अनुमानों को वर्ष 2010-11 की आय के स्तर पर बनाया रखा गया है, इसलिए वर्ष 2010-11 के लिए सीसीटीपीएल द्वारा यथा प्रेषित टीएसएफ की राशि वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए भी सुविचारित की गई है, परन्तु इस शर्त के अधीन कि सीसीटीपीएल यह दर्शाने के लिए अगली समीक्षा के समय प्रत्येक वर्ष के आयकर निर्धारण आदेश प्रस्तुत करने होंगे कि संबंध प्राधिकारियों ने इस व्यय की अनुमति दे दी है। यदि ऐसा साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया जाता है तो अब स्वीकृत अनुमानित व्यय को सीसीटीपीएल की अगली प्रशुल्क समीक्षा में समायोजित किया जाएगा।

- (xx). प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्ययों में मुख्यतः प्रबंधन स्टाफ का वेतन और संबंधित स्टाफ कल्याण व्यय शामिल होते हैं, जैसा सीसीटीपीएल द्वारा बताया गया है। वर्ष 2010-11 के लिए अनुमानित प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय वर्ष 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों की अपेक्षा लगभग 21 प्रतिशत ज्यादा है। इसी तरह, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए उक्त उपरिव्ययों का अनुमान तत्संबंधित पिछले वर्षों के अनुमानित व्यय से लगभग 15 प्रतिशत ज्यादा है। सीसीटीपीएल द्वारा दिए गए कारण वेग हैं। इस प्राधिकरण लागू वृद्धि कारक लागू करते हुए जीटीआईपीएल जैसे अन्य निजी टर्मिनलों के मामले में प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों को संशोधित करता रहा है। 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों को आधार रूप में लिया गया है और तत्संबंधित पिछले वर्षों के आंकड़ों में 3.76 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि की गई है।

- (xxi). सीसीटीपीएल द्वारा यथा उल्लिखित, सामान्य उपरिव्ययों में भवन की मरम्मतें और अनुरक्षण, यार्ड, घाट और पेवमेंट्स, प्रशासनिक भवन की बिजली, कार्यालय सफाई प्रभार, प्रिंटिंग और स्टेशनरी, ट्रेवल और मार्केटिंग व्यय, संचार लागत, प्रोफेशनल प्रभार - लेखापरीक्षा शुल्क और विधिक प्रभार, हार्डवेयर और सॉफ्टवेयर अनुरक्षण तथा लाइसेंस लागत शामिल हैं। उच्चतर वृद्धि के लिए किसी औचित्य के अभाव में, वर्ष 2009-10 के आंकड़ों आधार रूप में लिए गए हैं और तत्संबंधी पिछले वर्षों के आंकड़ों में 3.76 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि की गई है।

- (xxii). सीसीटीपीएल द्वारा यथा प्रतिवेदित, सामान्य लेखांकन मानकों का अनुसरण करते हुए प्राथमिक व्यय पहले ही बटटे खाते डाले जा चुके हैं। इसलिए, इसने अपने लागत विवरण में बट्टा खाता नहीं दर्शाया है। इसने इस प्राधिकरण से बट्टा खाते के बही आधार पर सहमति के लिए अनुरोध किया है। इस संदर्भ में, यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि प्रशुल्क के प्रारंभिक निर्धारण के समय, इस प्राधिकरण ने प्राथमिक व्ययों को प्रासंगिक आदेश में स्पष्ट किए गए कारणों से सम्पूर्ण परियोजना अवधि में बांटने का निर्णय लिया था। इस संबंध में सीसीटीपीएल द्वारा दाखिल की गई समीक्षा याचिका को इस प्राधिकरण द्वारा खारिज कर दिया गया था। यह मुद्दा पूर्ववर्ती आदेशों में पहले ही विस्तार से विश्लेषित किया जा चुका है और ऐसी कोई असाधारण परिस्थिति नहीं देखी गई है जिससे पहले अंगीकृत दृष्टिकोण से किसी विपथन की आवश्यकता हो। प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के समय यथा सुविचारित रु0 38.28 लाख की राशि अब वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए सुविचारित की गई है।

- (xxiii). वित्त और विविध आय के अधीन, सीसीटीपीएल ने 'अन्य' शीर्ष के अधीन वर्ष 2010-11 के दौरान रु0 110 लाख की आय और वर्ष 2011-12 में परिसंपत्तियों की बिक्री पर रु0 70 लाख का लाभ अनुमानित किया है। सीसीटीपीएल ने बताया है कि लाभ घाट क्रेन की बिक्री की वजह से है। इसी तरह, सीसीटीपीएल ने वित्त और विविध व्यय के शीर्ष के अधीन वर्ष 2010-11 में परिसंपत्तियों की बिक्री पर रु0 296 लाख के नुकसान का अनुमान लगाया है। सीसीटीपीएल ने परिसंपत्तियों की बिक्री पर लाभ या नुकसान के अनुमानों के आधार नहीं भेजे हैं। परिसंपत्तियों की बिक्री पर लाभ और नुकसान का अनुमान लागत विवरण में सुविचारित किया गया है। तथापि, वास्तविक आंकड़ों, यदि कोई हों, पर परिसंपत्तियों की बिक्री पर लाभ या नुकसान अगली समीक्षा के दौरान पिछली अवधि के कार्यनिष्पादन की समीक्षा करते समय सुविचारित किया जाएगा।

(xxiv). वित्त और विविध आय में छूट प्राप्त टर्मिनल मूल्य भी शामिल है। लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार, सीसीटीपीएल सीएचपीटी से 1 मिलियन अमेरिकी डॉलर की पृथांकन राशि प्राप्त करने के लिए हकदार है। यह स्वीकार करते हुए कि भुगतान 30 वर्षों के लिए देय होगा, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए वार्षिकीकृत वर्तमान मूल्य 12.75 प्रतिशत का छूट कारक लागू करते हुए और रु 45.77 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर पर विचार करते हुए निर्धारित किया गया है। निम्न वर्तमान मूल्य पर पहुंचने के लिए 12.75 प्रतिशत की छूट दर प्रचलित पीएलआर दर को ध्यान में रखते हुए चयनित की गई है।

पांच वर्षों से अधिक के अवशिष्ट जीवनकाल वाले उपस्करों के मामले में टर्मिनल मूल्य के संबंध में, इस प्राधिकरण ने सीसीटीपीएल के जून 2008 के आदेश में उपस्करों के मामले में टर्मिनल मूल्य सीसीटीपीएल के पिछले 2 या 3 प्रशुल्क चक्रों में विचार करने का निर्णय लिया गया था जब स्थिति स्पष्ट हो जाए।

(xxv). निम्न अचल परिसंपत्तियों और कार्य पूंजी को शामिल करते हुए नियोजित पूंजी निम्नलिखित अनुच्छेदों में विश्लेषित की गई है:

(क). अचल परिसंपत्तियां:

(i). वर्ष 2010-11:

सीसीटीपीएल ने निम्नलिखित तरीके से रु 15.58 करोड़ के परिवर्धन प्रस्तावित किए हैं:

सं.	विवरण	रु लाखों में
1.	नेटवर्क अवसंरचना	100.00
2.	आईटीवी अनुवीक्षण प्रणाली	350.00
3.	गेट ऑटोमेशन	500.00
4.	सिविल कार्य	26.00
5.	फर्नीचर और जुड़नार	20.00
6.	आईटी हार्डवेयर और सॉफ्टवेयर	562.20
	कुल	1558.20

वर्ष 2010-11 में पूंजी परिवर्धनों के संदर्भ में, सीसीटीपीएल ने अपने द्वारा प्राप्त की गई कोटेशन में मेजी हैं। यह देखा गया है कि अपने परिवर्धनों के समर्थन में सीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित कुछ कोटेशन अपने प्रतिष्ठानों अर्थात् एनएसआईसीटी, इंडिया गेटवे टर्मिनल्स प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) आदि के लिए प्राप्त की गई हैं। सीसीटीपीएल ने बताया है कि ग्रुप प्रतिष्ठानों के लिए प्राप्त की कोटेशन में केपिटल परिवर्धनों के उनके अनुमानों के लिए समर्थक दस्तावेजों के रूप में उल्लिखित दरों पर विचार किया जाए। इस संबंध में सीसीटीपीएल द्वारा दिए गए विवरण पर विश्वास किया गया है और तदनुसार वर्ष 2010-11 के लिए सीसीटीपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित केपिटल परिवर्धन इस विश्लेषण में सुविचारित किए गए हैं।

(ii). वर्ष 2011-12:

सीसीटीपीएल ने निम्नलिखित तरीके से रु 51.97 करोड़ के परिवर्धन प्रस्तावित किए हैं:

सं.	विवरण	रु लाखों में
1.	मोटर वाहन	6.00
2.	फर्नीचर और जुड़नार	6.00
3.	कार्यालय उपस्कर	23.00
4.	यार्ड 7 का रिफरबिशमेंट	2000.00
5.	प्रशीतन स्टेक का ऊर्जाकरण	100.00
6.	वर्कशाप औजार	250.00
7.	रीच स्टेकर/खाली हैंडलर	200.00

8.	आरटीजी	2600.00
9.	आईटी हार्डवेयर	12.00
	कुल	5197.00

वर्ष 2011-12 के दौरान सीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित एक प्रमुख निवेश रु0 20 करोड़ से यार्ड का रिफरबिशमेंट संबंधी है। सीसीटीपीएल ने बताया है कि प्रमुख अनड्यूलेशन को देखते हुए, यार्ड 7 का रिफरबिशमेंट करना अपेक्षित है और शेष यार्ड 6 और 7 के बीच क्रॉस ओवर ताकि उक्त क्षेत्र में ट्रैक पर आरटीजी का सही चलन सुनिश्चित किया जा सके। सीसीटीपीएल ने यह भी कहा है कि यह उसकी क्षमता में नहीं जुड़ेगा। सीएचपीटी से विशिष्ट प्रश्न के बावजूद, सीएचपीटी ने सीसीटीपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित यार्ड के रिफरबिशमेंट पर अपनी टिप्पणियां नहीं भेजी हैं। इस संबंध में प्रस्तावित निवेश को लेखा में लिया गया है।

अन्य प्रमुख निवेश मौजूदा के प्रतिस्थापन में नई आरटीजी की खरीद के रूप में है। सीसीटीपीएल ने बताया है कि आरटीजी का प्रतिस्थापन लाइसेंस करार के अनुसार है। सीएचपीटी ने भी सीसीटीपीएल द्वारा आरटीजी के प्रतिस्थापन का समर्थन किया है। वैसे, रु0 26 करोड़ के निवेश पर विचार किया गया है।

वर्ष 2011-12 के दौरान सीसीटीपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित अन्य निवेश भी लेखा में लिए गए हैं।

(iii). वर्ष 2012-13:

सीसीटीपीएल ने निम्नलिखित प्रकार से रु0 11.87 करोड़ के परिवर्धन प्रस्तावित किए हैं:

सं.	विवरण	रु0 लाखों में
1.	आरटीजी	900.00
2.	कार्यालय उपस्कर और फर्नीचर	350.00
3.	आईटी हार्डवेयर और सॉफ्टवेयर	500.00
	कुल	1187.00

नई आरटीजी की खरीद मौजूदा के बदले में है। पूर्ववर्ती अनुच्छेद में उल्लिखित कारणों से, रु0 9 करोड़ के निवेश पर विचार किया गया है। वर्ष 2012-13 के दौरान सीसीटीपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित अन्य निवेशों को भी लेखा में लिया गया है।

(ख). कार्य पूंजी:

(i). सीसीटीपीएल ने बताया है कि महापत्तन न्यास अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार, पत्तन को दिए जाने वाले प्रभार सेवाएं प्राप्त करने से पहले देय होती हैं। तथापि, इसके दरमान में, चूंकि यह दर्शाया गया है कि "उपयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलंब सीसीटीपीएल द्वारा बिल दिए जाने की तारीख के बाद केवल 10 दिन किए जाएंगे", इस खंड को ग्राहकों को 10 दिनों की उधार अवधि के रूप में समझा गया था। उपर्युक्त के मददेनजर, सीसीटीपीएल ने अपने दरमान से इस खंड को हटाने के लिए इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है और इसे विशिष्ट खंड के साथ बदले जाने की बजाय भुगतानों को एमपीटी अधिनियम के अनुसार अग्रिम बना दिया गया था। परिणामस्वरूप, सीसीटीपीएल ने किसी भी समय 7 दिन का टर्नओवर देनदारियों के रूप में सुविचारित किया है।

इस संबंध में, यह उल्लेखनीय है कि पिछले समीक्षा आवेदन से संबंधित कार्यवाहियों के दौरान सीसीटीपीएल ने इस प्राधिकरण से 12 दिनों के वार्षिक राजस्व को विविध देनदारियों के रूप में विचार करने का अनुरोध किया था। तथापि, जून 2008 के समीक्षा आवेदन आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा यथा प्रतिवेदित, कि कंटेनरों पर प्रभार की छूट के लिए पत्तन उपयोक्ता संगठनों द्वारा दिए गए अभ्यावेदनों के संबंध में इस प्राधिकरण के समक्ष कार्यवाहियों में, जो सीसीटीपीएल (आदेश दिनांक 30 सितम्बर 2004) में हड़ताल अवधि के

- दौरान निकासित नहीं किए जा सकेंगे, सीसीटीपीएल ने पुष्टि की थी कि वह उपयोक्ताओं के जमा खातों को व्यवस्थित करता है। यह दर्शाता है कि सीसीटीपीएल पत्तन उपयोक्ताओं से अग्रिम रूप से राशि वसूल करता है और ऐसा कोई अवसर नहीं होगा जब उपयोक्ताओं के पास एक दिन के लिए भी बकाया पत्तन प्रभार होंगे। उपर्युक्त के मददेनजर, देनदारियों के रूप में 7 दिनों के टर्नओवर पर विचार करने के लिए सीसीटीपीएल द्वारा किए गए अनुरोध को स्वीकार नहीं किया गया है।
- (ii). सीसीटीपीएल ने बताया है कि आयरकर अधिनियम के अधीन पात्र न्यूनतम वैकल्पिक टैक्स क्रेडिट, भुगतान किए गए अग्रिम टैक्स, सेनवैट क्रेडिट, आपूर्तिकर्ताओं को भुगतान किए गए अग्रिम और व्यय जैसे सामान्य व्यवसाय में प्रोदभूत बीमा प्रीमियम मौजूदा परिसंपत्तियों के अधीन पूर्वभुगतानों के रूप में सुविचारित किया गया है। महापत्तन न्यास और निजी टर्मिनलों की प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में अनुसरित मौजूदा दृष्टिकोण/पद्धति के कुछ क्षेत्रों को रिफाइन करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित आदेश दिनांक 30 सितम्बर 2008 के खंड 5 (iv) में विनिर्दिष्ट किया गया है कि लाइसेंस करार के अनुसार निजी परिचालकों द्वारा किए जाने वाले पूर्वभुगतानों और अग्रिमों को उस सीमा तक विविध देनदारियों के लिए सीमा के रूप में स्वीकार किया जाएगा जहां वे पास-थ्रू रूप में अन्यथा स्वीकार्य हो। भूस्वामी पत्तन को राजस्व हिस्सेदारी/रॉयल्टी का अग्रिम भुगतान केवल तभी और उस हद तक विविध देनदारियों के रूप में स्वीकार किया जाएगा यदि ऐसी राजस्व हिस्सेदारी/रॉयल्टी को प्रशुल्क में पास-थ्रू रूप में सुविचारित किया गया है। पूर्वभुगतानों के रूप में सीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित मर्दे प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में पास-थ्रू रूप में सुविचारित नहीं की गई है। इसलिए, मौजूदा परिसंपत्तियों के हिस्से के रूप में उक्त मर्दे का विचार दिशानिर्देश स्थिति में नहीं आता है।
- तथापि, जैसाकि पहले चर्चा की गई है और दिशानिर्देश स्थिति के अनुसार, 5 लाख टीईयू के एमजीटी के लिए परिकलित मासिक रॉयल्टी राशि और वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए लागत विवरण में सुविचारित पट्टा किरायों का 50 प्रतिशत विचाराधीन सभी वर्षों के लिए मौजूदा परिसंपत्तियों के पूर्वभुगतान हिस्से के रूप में सुविचारित किया गया है।
- (iii). सीसीटीपीएल ने लागत विवरण में अपने द्वारा सुविचारित वस्तुसूची के आंकड़े के लिए गणनाएं नहीं भेजी हैं। इसने पुष्टि की है कि वस्तुसूची ईंधन के अलावा पुर्जों के एक वर्ष के औसत उपभोग पर विचार करते हुए 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 के अधीन विनिर्दिष्ट प्रतिमानकों के अनुसार परिकलित की गई है। वस्तुसूची रूप में सीसीटीपीएल द्वारा यथा अनुमानित राशि पर विश्वास किया गया है।
- (iv). रोकड़ शेष उपरिव्ययों सहित एक माह के परिचालन व्ययों पर परिकलित किया गया है।
- (v). सीसीटीपीएल ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए मौजूदा देयताओं के आंकड़े भेजे हैं। सीसीटीपीएल द्वारा यथा प्रेषित आंकड़े इस विश्लेषण में सुविचारित किए गए हैं।
- (ग). उपर्युक्त के अधीन, अनुमानित कार्य पूंजी परिणाम नकारात्मक हैं। सीसीटीपीएल ने भी अपनी कार्य पूंजी नकारात्मक निर्धारित की है। तथापि, इसने परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड के आंकड़े से नकारात्मक कार्य पूंजी को कम किया गया है। चूंकि कार्य पूंजी नकारात्मक है, इसलिए इसे विश्लेषण में शून्य रूप में लिया गया है। दूसरे शब्दों में, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए नियोजित पूंजी में केवल ₹0 37224.40 लाख, ₹0 36510.30 लाख और ₹0 31919.20 लाख की दर से परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड को शामिल किया है।
- (xxvi). संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.7.1 विनिर्दिष्ट करता है कि निजी टर्मिनलों के मामले में मूल्यहास कम्पनी अधिनियम, 1956 के अनुसार अंगीकृत स्ट्रेट लाइन पद्धति अथवा रियायत करार में निर्धारित जीवनकाल प्रतिमानकों के आधार पर, जो भी ज्यादा हो, स्वीकार किया जाना चाहिए। सीसीटीपीएल ने पुष्टि की है कि उसने कम्पनी अधिनियम में यथा निर्धारित मूल्यहास के लिए दरों पर विचार किया है। जैसाकि पहले बताया गया है, सीसीटीपीएल ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान कैपिटल परिसंपत्तियों में परिवर्धनों का प्रस्ताव किया है। चूंकि सीसीटीपीएल ने प्रस्तावित परिवर्धनों के शुरू होने की तारीख नहीं भेजी है, इसलिए मूल्यहास का 50 प्रतिशत परिसंपत्तियों के शुरू होने के तत्संबंधित प्रारंभिक वर्ष में सुविचारित किया गया है।
- (xxvii). वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाम स्वीकृत किया गया है।

- (xxviii). (क). उपर्युक्त चर्चाओं के अधीन, लागत विवरण संशोधित किया गया है। संशोधित लागत विवरण अनुलग्नक-1 रूप में संलग्न किया गया है। लागत विवरण में प्रकट किए गए परिणाम नीचे सारबद्ध किए गए हैं:

(रु० करोड़ों में)

विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	कुल
परिचालन आय	295.97	296.53	296.53	889.03
निवल अधिशेष	32.81	58.75	61.74	153.30
परिचालन आय के प्रतिशत रूप में निवल अधिशेष	11.09%	19.81%	20.82%	17.24% (औसत)

लागत विवरण में यथा निर्दिष्ट अधिशेष स्थिति के मददेनजर, सीसीटीपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित प्रशुल्क में कोई वृद्धि प्रदान किए जाने का मामला नहीं है। वास्तव में, यह सीसीटीपीएल में प्रशुल्क के मौजूदा स्तर में कटौती करने के लिए मजबूत मामला है। यह ध्यान में रखा जाना चाहिए कि अधिशेष मुख्यतः अतिरिक्त पूर्व अधिशेष को समायोजित किए जाने की वजह से प्रकट हुआ है। अतिरिक्त पूर्व अधिशेष का हिस्सा लागत जमा दृष्टिकोण के अनुसार वसूल की गई राशि से अधिक पूर्वकाल में पहले से वसूल की गई राशि का प्रतिनिधित्व करता है। मध्यस्थ निर्णय से पूर्व प्रवाहों में स्वीकृत पट्टा किरायों का समायोजन, जिसकी माननीय मद्रास उच्च न्यायालय द्वारा पुष्टि की गई थी।

रु० 153.30 करोड़ का उपलब्ध निवल अधिशेष 2 वर्षों अर्थात् 2011-12 और 2012-13 की शेष प्रशुल्क वैधता अवधि में मौजूदा प्रशुल्क में कटौती करते हुए समायोजित किया जाना है।

उक्त दो वर्षों के लिए प्रशुल्क के मौजूदा स्तरपर परिचालन आय रु० 593.06 करोड़ है। इस प्रकार, उक्त दो वर्षों में रु० 153.30 करोड़ के अधिशेष का समायोजन करने के लिए, मौजूदा प्रशुल्क लागत विवरण में निर्दिष्ट व्यय के अनुमानित स्तर पर 25.85 प्रतिशत तक कम किया जाना है। यह स्वीकार करना होगा कि लागत विवरण तैयार किया गया है, जहां अनुमानित राजस्व हिस्सेदारी प्रशुल्क के मौजूदा स्तरपर अनुमानित आय के प्रतिशत रूप में परिकलित किया गया है। मौजूदा प्रशुल्क में कोई कटौती करने से आय में कटौती होगी और परिणामस्वरूप, राजस्व हिस्सेदारी और देय तकनीकी सेवा शुल्क की राशि में तदनु रूपी कटौती होगी। इस प्रकार, इस कारण को लेखा में लेते हुए, की जाने वाली कटौती 35.05 प्रतिशत की सीमा तक परिगणित होता है, जिसे नीचे स्पष्ट किया गया है:

(आंकड़े प्रतिशत में)

अधिशेष	25.85
उपर्युक्त पर राजस्व हिस्सेदारी प्रभाव (25.85 * 27%)	6.98
उपर्युक्त पर राजस्व हिस्सेदारी प्रभाव (6.98 * 27%)	1.88
तकनीकी सेवा शुल्क की वजह से प्रभाव	0.34
	9.20
वांछित प्रतिशत कटौती	35.05

- (घ). अतः सीसीटीपीएल में प्रशुल्क के मौजूदा स्तर में 35 प्रतिशत की अक्रॉस द बोर्ड कटौती की गई है। यह उल्लेखनीय है कि प्रशुल्क कटौती के लिए मुख्य कारण पूर्व अधिशेष का समायोजन है जिसे प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार किया गया है, पूर्ववर्ती प्रशुल्क आदेश और पट्टा किरायों से संबंधित मध्यस्थ निर्णय। जहां तक कुशलता को पुरस्कृत किए जाने का प्रश्न है, कुशलता लाभ प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथा उपलब्ध करवाए गए व्यय अनुमानों में स्वीकृत किए गए हैं। अपने 24 नवम्बर 2009 के पत्र में, सीसीटीपीएल ने अपना कार्यनिष्पादन मुख्यतः उपस्कर में निवेश और पुनः-इंजीनियरिंग कार्यवाही पर अधिरोपित किया है। नई सुविधाओं/प्रतिस्थापन में सीसीटीपीएल द्वारा किए गए और किए जाने के लिए प्रस्तावित निवेश राजस्व अधिशेष परिमाणित करने से पहले पूर्णतः सुविचारित किया गया है, जो प्रशुल्क समायोजन निर्धारित करता है।

- (ङ). रु० 187.06 करोड़ पर मूल्यांकित कुल पूर्व अधिशेष में से, रु० 74.83 करोड़ मौजूदा प्रशुल्क चक्र के वर्ष 2011-12 और 2012-13 के दौरान समायोजित किया गया है और रु० 112.23 करोड़ का असमायोजित शेष अधिशेष सीसीटीपीएल के अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजित किया जाएगा।

(xxix). यह दोहराया जाता है कि इस प्राधिकरण ने मार्च 2007 के सीसीटीपीएल आदेश में सीसीटीपीएल को अपनी आंतरिक प्रणाली में सुधार करने की सलाह दी थी ताकि वह अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय वैयक्तिक गतिविधियों के लिए लागत व्ययों द्वारा समर्थित अपना प्रस्ताव तैयार सके। इस संबंध में प्रश्न का प्रत्युत्तर देते समय, सीसीटीपीएल ने बताया है कि वह गतिविधि आधारित लागतकरण व्यवस्थित नहीं करता है और इसलिए अपेक्षित व्ययों उपलब्ध नहीं करवाए जा सकते। यह देखना हैरानीपूर्ण है कि उच्च कैलिबर वाला टर्मिनल गतिविधि आधारित लागतकरण भेजने की स्थिति में नहीं है। सीसीटीपीएल को एक बार दोबारा सलाह दी जाती है कि वह अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय वैयक्तिक गतिविधियों के लिए लागत व्ययों द्वारा समर्थित अपना प्रस्ताव तैयार कर सके।

(xxx). सीसीटीपीएल ने बताया है कि चूंकि इसने अपने दरमान में शामिल टिप्पणी को हटाने का प्रस्ताव किया है जिसमें यह कहा गया है कि उपयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलंब सीसीटीपीएल द्वारा बिल दिए जाने की तारीख के बाद केवल 10 दिन गिना जाएगा, इसने दंडात्मक ब्याज की दर निर्धारित करने वाली टिप्पणी को हटाने का भी अनुरोध किया है।

सीसीटीपीएल ने कहा है कि महापत्तन न्यास अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार, पत्तन को सेवा प्रभार सेवाएं प्राप्त करने से पहले देय हैं। तथापि, इसके दरमान में, चूंकि यह दर्शाया गया है कि उपयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलंब सीसीटीपीएल द्वारा बिल दिए जाने की तारीख के बाद केवल 10 दिन गिना जाएगा, इस खंड को ग्राहकों को 10 दिन की क्रेडिट अवधि के अर्थ में समझा गया है। उपर्युक्त के मददेनजर, सीसीटीपीएल ने बताया कि इस विशिष्ट खंड से बदलने के अपने दरमान से इस खंड को हटाने के लिए इस प्राधिकरण से अनुरोध किया था कि भुगतान एमपीटी एक्ट के अनुसार अग्रिम रूप में करने होंगे।

सीसीटीपीएल द्वारा उल्लिखित टिप्पणी में न केवल यह कहा गया है कि उपयोक्ताओं द्वारा भुगतान में देरी सीसीटीपीएल द्वारा बिल दिए जाने की तारीख के बाद केवल 10 दिन गिने जाएंगे अपितु यह भी विनिर्दिष्ट किया गया है कि उक्त प्रावधान ऐसे मामले में लागू नहीं होगा जहां भुगतान एमपीटी एक्ट, 1963 में यथा विनिर्दिष्ट और दरमान में शर्त रूप में निर्धारित सेवाओं/पत्तन संपत्तियों के उपयोग से पहले भुगतान करना होता है। यह टिप्पणी 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.3 में शामिल प्रावधान के अनुसार है। उपर्युक्त के मददेनजर, उक्त टिप्पणी को हटाने के लिए सीसीटीपीएल द्वारा किए गए अनुरोध को स्वीकार नहीं किया गया है।

विलंबित भुगतानों/वापसियों पर दंडात्मक ब्याज की दर निर्धारित करने के लिए प्रस्तावित सामान्य टिप्पणी 2.6 (ii) को भी बनाए रखा गया है और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 में यथा विनिर्दिष्ट भारतीय स्टेट बैंक की प्रधान उधार दर 12.75 प्रतिशत के अनुसार 14.75 प्रतिशत की लागू दंडात्मक ब्याज दर दर्शाने के लिए संशोधन किया गया है।

(xxxi). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि प्रशुल्क उत्पादकता के तलचिह्न स्तरों से जुड़ा होना चाहिए। सीसीटीपीएल ने बताया है कि उसने 2009 में अपनी क्रेन उत्पादकता में सुधार करते हुए 27 फेरे प्रति घंटा प्रति घाट क्रेन किया गया है। सीसीटीपीएल ने बताया है कि इसे इसके दरमान में शामिल किया जा सकता है। तदनुसार, मौजूदा टिप्पणी 2.12 को 27 फेरे प्रति घंटा पर क्रेन उत्पादकता दर्शाने के लिए उपयुक्ततः संशोधित किया गया है।

(xxxii). सीसीटीपीएल ने प्रस्ताव किया है कि सीसीटीपीएल सीएफएस में प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रभार भारतीय रुपयों में मूल्यवर्गित किए जाएं। इस प्रश्न पर प्रत्युत्तर देते हुए कि सीएफएस में प्रभार प्रभार पहले से भारतीय रुपए में निर्धारित हैं, सीसीटीपीएल ने बताया है कि वह खंड 3.2.3 में निर्धारित कार्गो के भरण/उतराई के लिए भारतीय रुपए में निर्धारित दर को डॉलर मूल्यवर्गित दर बनाना चाहता है। सीसीटीपीएल ने प्रत्युत्तर दिया है कि सीसीटीपीएल सीएफएस के ग्राहकों ने राय व्यक्त की है कि सीएफएस में प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रभार प्रभार केवल भारतीय रुपए में ही मूल्यवर्गित किए जाएं क्योंकि स्थिरता की उच्चतर डिग्री के साथ बैगेज के साथ विदेश से लौटने वाले यात्रियों को दरें उद्धरित करने में सहायता मिलेगी। सीसीटीपीएल ने यह भी बताया है कि राजस्व अनुमानों में कोई भिन्नता नहीं आएगी। विचार करते हुए कि उपयोक्ताओं की ओर से कोई आपत्ति नहीं की गई है और इसे मददेनजर रखते हुए कि वह टर्मिनल द्वारा यथा प्रतिवेदित राजस्व अनुमानों में बदलाव नहीं करेगा, भरण/उतराई के लिए निर्धारित दर को भारतीय रुपए में बदलने के लिए सीसीटीपीएल का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।

(xxxiii). सीसीटीपीएल ने आयात कंटेनरों के लिए स्वीकृत निःशुल्क दिवसों को मौजूदा 3 दिनों से 2 दिन करने का प्रस्ताव किया है। सीसीटीपीएल ने बताया है कि सीसीटीपीएल की प्रक्रिया में विभिन्न सुधारों की वजह से आयात विराम समय को केवल एक दिन की औसत तक कम करने में मदद मिलेगी। इसके अलावा, सीसीटीपीएल ने

निःशुल्क दिवसों की गणना से निःशुल्क दिवसों के भीतर आने वाले सीमाशुल्क अवकाश दिवसों को अलग रखने की मांग की है, क्योंकि एसीपी ग्राहकों के लिए सीमाशुल्कद्वारा शुरू की गई प्रक्रियाओं में विभिन्न सुधारों की वजह से एसीपी आयातक सीमाशुल्क अवकाश दिवसों, यदि कोई हों, द्वारा प्रभावित नहीं होते हैं।

उपयोक्ताओं ने सीसीटीपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित निःशुल्क दिवसों में कटौती का विरोध किया है। एचसीसी ने कहा है कि ट्रकों एवं ट्रेलरों के सुगम संचलन की कमी, संपर्क सड़क सुविधाओं की कमी, आदि जैसी कई बाधाएँ हैं और फलस्वरूप जमीनी हकीकतें सुझाव देती हैं कि कंटेनरों को निकालने में 3 से 5 दिन से ज्यादा का समय लगता है। विस्तृत विराम समय विश्लेषण भेजने और यह स्पष्ट करने कि कैसे मौजूदा निःशुल्क अवधि निर्धारित सर्वोत्तम यार्ड क्षमता अर्जित करने में डिटरिमेंटल है, के बारे में विशिष्ट प्रश्न किए जाने के बावजूद, सीसीटीपीएल ने अपेक्षित सूचना नहीं भेजी है। इसने अतिरिक्त आय को भी परिमाणित नहीं किया है जो आयात कंटेनरों के विराम समय में कटौती की वजह से वसूल की जाएगी। उपर्युक्त के मद्देनजर, सीसीटीपीएल का अनुरोध स्वीकार नहीं किया गया है।

2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.5 में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार, स्वीकृत निःशुल्क दिवस सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और पत्तन के गैर-कार्य दिवसों के अलावा होंगे। इस परिप्रेक्ष्य में, निःशुल्क दिवसों की गणना से निःशुल्क दिवसों के भीतर आने वाले सीमाशुल्क अवकाश दिवसों को अलग करने का सीसीटीपीएल का अनुरोध प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं है।

- (xxxiv). सबसे बड़े तम्बाकू निर्यातक द्वारा किए अनुरोध के मद्देनजर, सीसीटीपीएल ने तम्बाकू कंटेनरों के धूमीकरण की सुविधा के लिए रु० 2200 प्रति 40 फीट कंटेनर की मौजूदा दर को कम करके रु० 1000 प्रति 40 फीट कंटेनर करने का प्रस्ताव किया है।

उपयोक्ताओं ने तम्बाकू कंटेनरों के धूमीकरण के लिए निम्नतर दरों के लिए सीसीटीपीएल के प्रस्ताव का समर्थन किया है। धूमीकरण के लिए निम्नतर दर निर्धारित करने के लेखा पर आय में कटौती को सीसीटीपीएल द्वारा रु० 11 लाख प्रति वर्ष पर परिमाणित किया गया है। अतः सीसीटीपीएल का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।

- (xxxv). टर्मिनल द्वारा शुरू किए जाने के लिए प्रस्तावित दूसरा नया प्रशुल्क रु० 1000/- प्रति टिक्स्ट लॉक हटाना की दर से स्टक टिक्स्ट लॉक को हटाने से संबंधित है। सीसीटीपीएल के अनुसार, यह अपेक्षा करता है कि कंटेनर को ऑन व्हील तथा विशेष उपस्कर पर विकेंद्रित किया जाए और अतिरिक्त संसाधनों की तैनाती की जाए ताकि स्टेकिंग के लिए यार्ड में भेजने से पहले समय संवेदनशील फैशन में जाम हुए टिक्स्ट लॉक को हटाने में मदद मिलेगी। सीसीटीपीएल ने कहा है कि चूंकि यह सेवा वैकल्पिक है, इसलिए उक्त नई सेवा के लिए राजस्व वसूली नगण्य होगी।

सीईपीएसए ने इस आधार पर प्रस्तावित प्रभार का विरोध किया है कि यह सीसीटीपीएल द्वारा ली गई नौभरण जिम्मेदारी का हिस्सा है और संभवतः प्रशुल्क में पहले से निर्धारित क्यूसी/गैन्ट्री प्रभारों में निर्मित होता है। सीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित रु० 1000/- की दर इस आधार पर है कि उक्त सेवा के लिए बाह्य एजेंसी प्रभार रु० 2000/- है। इस दावे के मामले में दस्तावेजी समर्थन भेजने के प्रश्न पर कि ट्रेड जाम हुए तालों को साफ करने के लिए लगभग रु० 2,000/- अदा करता है, सीसीटीपीएल ने कहा है कि उन्हें यह समझने के लिए दिया गया है कि उक्त कार्य के लिए अन्य सीएफएस द्वारा प्रभारित दरें रु० 2,000/- हैं। सीसीटीपीएल ने प्रस्तावित दर के लिए कोई लागत ब्योरे/औचित्य नहीं भेजे हैं। परिणामस्वरूप, स्टक टिक्स्ट ताले को हटाने के लिए प्रस्तावित दर रु० 1000/- अनुमोदित नहीं की गई है।

- (xxxvi). सीसीटीपीएल ने, टर्मिनल के गेट से बाहर ले जाए जाने से पहले आयात कंटेनरों का भारतोलन करने के लिए चेन्नई सीमाशुल्क से प्राप्त अनुरोध के लेखा पर, कंटेनरों के भारतोलन के लिए रु० 250/- प्रति 20' कंटेनर का प्रभाव वसूल करने का प्रस्ताव किया है। सीसीटीपीएल ने कहा है कि यह सेवा वैकल्पिक है और वैसे इस को ज्यादा लोगों द्वारा लेने की उम्मीद नहीं है। सीसीटीपीएल ने रु० 250/- प्रति टीईयू की प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए कोई लागत ब्योरे नहीं दिए हैं। वैसे, यह प्राधिकरण प्रस्तावित दर को अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं है।

- (xxxvii). अपने प्रस्ताव में सीसीटीपीएल ने 40 मी.ट. सकल भार से अधिक के कंटेनरों सहित अधिक अति-आयामीय कंटेनरों के मामले में 40 फीट लम्बाई के ओडीसी कंटेनरों के लिए प्रभार्य कार्गो घाटशुल्क और कंटेनर घाटशुल्क तथा घाट क्रेन के 15 गुणा के बराबर प्रभार वसूल करने का प्रस्ताव किया है।

उपयोक्ताओं ने अधिक अति-आयामीय कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित दर पर आपत्ति की है। सीसीटीपीएल ने इस संबंध में उपयोक्ताओं द्वारा उठाई गई आपत्ति को संबोधित किया है। इस संबंध में विशिष्ट

प्रश्न किए जाने के बावजूद, सीसीटीपीएल ने अधिक अति-आयामीय कंटेनरों के लिए सेवा प्रदान करने की लागत नहीं भेजी है। लागत व्योरो के अभाव में, यह प्राधिकरण उक्त सेवा के लिए प्रस्तावित दरों को अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं है।

17. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण सीसीटीपीएल के संशोधित दरमान को अनुमोदित करता है जिसे अनुलग्नक- II रूप में संलग्न किया गया है।

18.1. सीसीटीपीएल के संशोधित दरमान और शर्तें भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 15 दिनों की समाप्ति के बाद प्रभावी होंगी और 31 मार्च 2013 तक प्रभावी रहेंगी। प्रदान किया गया अनुमोदन उसके बाद स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशिष्ट रूप से इसे विस्तारित नहीं किया जाता है।

18.2. सीसीटीपीएल के मौजूदा दरमान की वैधता को 30 सितम्बर 2010 से आगे, पूर्ववर्ती विस्तार आदेश के अनुसार, संशोधित दरमान के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक विस्तारित किया जाएगा।

18.3. इस प्राधिकरण ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के अनुमानों पर विश्वास किया है। उक्त वर्षों में वास्तविक कार्यनिष्पादन में भिन्नता की वजह से होना वाला अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, अगली समीक्षा में 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के प्रावधानों द्वारा शासित किया जाएगा।

18.4. सीसीटीपीएल का प्रशुल्क परिचालक द्वारा प्रेषित सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए अनुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। यह यह प्राधिकरण, निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान, किसी भी समय, यह पाया जाता है कि वास्तविक स्थिति सुविचारित अनुमानों से काफी भिन्न है अथवा यहां पर स्वीकृत अनुमानों से विपन्न है तो यह प्राधिकरण सीसीटीपीएल से यह अपेक्षा कर सकता है कि वह अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए समय से पहले अपना प्रस्ताव दाखिल करे और संशोधित प्रशुल्क में ऐसी भिन्नताओं की वजह से होने वाले लाभ को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार समायोजित किया जाएगा।

इस संबंध में, सीसीटीपीएल से यह अपेक्षा की जाती है कि वह तत्संबंधी लेखांकन वर्ष की समाप्ति के 60 दिनों के भीतर अपने वार्षिक लेखे और कार्यनिष्पादन रिपोर्ट प्रेषित करे। यदि सीसीटीपीएल विनिर्दिष्ट समयावधि के भीतर ऐसी सूचना उपलब्ध करवाने में विफल रहता है तो सीएचपीटी सीसीटीपीएल के विरुद्ध उपयुक्त कार्यवाई शुरू करेगा। ऐसी स्थिति में, यह प्राधिकरण सीसीटीपीएल के प्रशुल्क की अपनी ओर से समीक्षा कर सकता है। इसके अलावा, सामान्य प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर अगली सामान्य समीक्षा के समय भिन्नता का विश्लेषण भी किया जाएगा और अतिरिक्त अधिशेष का समायोजन अगले चक्र के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार किया जाएगा।

अनुलग्नक - I

केन्द्रीय कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड											
परिचर 2 : कर्मिकों का एवं लागत विवरण, जब पूर्व कर्मिकों के वक्तों की अवधि में समायोजित किया जाता है।											
क्र.सं.	विवरण	वार्षिक					प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमानित सीसीटीपीएल द्वारा दिया गया है			प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमानित द्वारा संशोधित किया गया है	
		2,007	2,008	2009 3 जून	2009 3 जून	2010 3 जून	2010-11 *	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12
	वारिक (टीएच.टी.)	1052993	1157710	289428	353748	284582	1061136	850000	800000	1061136	1061136
I	कुल कर्मिकों का										
	कंटेनर प्रदान कर	25873.01	31042.50	7780.63	24288.52	8089.81	28894.87	23396.36	22087.43	28894.87	28894.87
	कुल	25873.01	31042.50	7780.63	24288.52	8089.81	28894.87	23396.36	22087.43	28894.87	28894.87
II	परिचालन कर्मिक (प्रशासनिक कर्मिक)										
	परिचालन और प्रशासन कर्मिक	817.20	865.53	218.38	719.25	239.12	1301.05	1422.84	1558.84	1300.02	1348.90
	अनुमानित वेतन	390.32	407.60	101.90	369.80	103.20	481.48	553.71	636.76	474.86	492.71
	उपभोग कर का भार	1983.64	2082.04	520.51	1427.21	475.74	2256.46	2133.06	2236.06	2251.43	2438.40
	कुल	485.53	540.65	135.18	420.21	0.00	1086.13	870.03	818.85	243.55	252.71
	वेतन/उपभोग कर	8982.34	8417.20	2104.30	6582.32	2194.11	7747.81	6317.01	5963.61	7991.15	8008.43
	उपभोग कर	895.48	1080.99	270.25	788.22	258.07	1063.24	900.01	863.82	980.03	1017.94
	वेतन	881.59	881.59	220.40	681.19	220.40	881.59	881.59	881.59	3.26	4.08
	उपभोग कर	186.59	184.78	46.19	143.47	47.82	130.59	126.48	126.32	130.59	126.48
	उपभोग कर	439.81	530.23	132.58	338.81	111.20	568.17	578.97	610.09	430.24	448.41
	उपभोग कर	324.78	408.85	102.21	321.83	107.28	329.87	274.87	254.37	329.87	330.50
	कुल	13376.07	18399.41	3848.85	11688.81	3764.83	15848.21	14058.67	13873.23	14138.01	14464.89
III	कुल	2325.60	2536.13	634.03	3174.12	1057.04	4945.67	5910.07	5777.75	4915.50	5710.80
IV	कुल										
	उपभोग कर और प्रशासन कर्मिक	272.34	290.33	72.58	312.87	104.62	505.57	581.41	668.82	434.23	450.55
	सामान्य कर्मिक	781.04	892.17	223.04	681.85	227.28	943.32	978.79	1015.56	943.32	978.79
	उपभोग कर और अतिरिक्त वेतन का भार	36.26	36.26	9.57	28.71	9.57	0.00	0.00	0.00	36.26	36.26
	कुल (I से IV)	10971.96	12226.79	3068.20	10264.63	3414.63	14488.84	1660.19	1664.21	14118.83	14871.82

* वर्ष 2010-11 के आंकड़े पिछले अक्टूबर 2010 तक के वार्षिक और रुकते बाद आयात ।।

INDEX

यह दस्तावेज ब्रॉडवॉय स्ट्रीट पर प्रदर्शन की जा रही तस्वीरों और वृत्तिमानों के उपयोग के लिए ब्रॉडवॉय स्ट्रीट पर प्रदर्शन करने वाले सिगरेट के दंड जमाने को प्रेरित करता है।

1 ~~SECRET~~

हम दावात हैं जव तक कि सत्य अन्वेषण अपेक्षित न हो निम्नलिखित परिणाम सामने आये

- [illegible]

- 1.15. "रॉट मास्ट कंटेनर" का अर्थ ऐसा कोई कंटेनर है जो रीवार्वरिंग द्वारा एक निर्दिष्ट पोत के निर्माण के लिए तैयार में प्रेषित किया जाता है और किसी भी कारण से पोत से नहीं जुड़ा होता है।
- 1.16. "टन" अर्थात् 1,000 किलोग्राम का एक मेट्रिक टन अथवा एक धन मीटर।
- 1.17. "पोतपाल कंटेनर" का अर्थ एक पोत से उतारा गया कंटेनर है जो सीसीटी में दर्ज किया जाता है और अन्य पोत के माध्यम से परिवहन किया जाता है।
- 1.18. "रीवार्वरिंग" का अर्थ पोत परचम चुकाना संज्ञा है।
- 1.19. "सुरक्षित सुविधा" अर्थात् सीटी की संरचना वाले कर्मों के चरण के लिए सुविधा प्रदान करने वाली सुरक्षित अथवा निर्दिष्ट अथवा दोनों के द्वारा संरक्षित किए जाने की आवश्यकता होती है।
- 1.20. "अवस्थित इमारत संरक्षण" अर्थात् एक ऐसा संरक्षण जो सीमांतक विमान द्वारा सुरक्षित या नहीं है जिसके द्वारा विमान अड्डाओं को "अवस्थित इमारतों" के रूप में संज्ञित किए जाते हैं जिनकी एक अंतर केपी होती है जिसे निर्दिष्ट रूप से सुविधा प्रदान की जाती है। अंतरण द्वारा कार्यकारी/अंतरण पर अवस्थित संरक्षण के अंतर्गत निर्माण के विचार अथवा ऐसे मामले जहां निर्दिष्ट संरक्षण उपलब्ध हो अथवा जहां अनुपस्थित नहीं किए जाने के बारे में निर्णय रूप से देखा जाता है। निर्दिष्ट अवस्थित किए जाने की संज्ञा है, अवस्थित इमारतों को रॉट निर्माण अर्थात् कार्य प्रकृति के अंतर पर निकाली की अनुमति दी जाती है। निम्नलिखित उनकी संरक्षणों के अंतर पर संज्ञा की जाती है और संरक्षणों की जांच नहीं की जाती। इसके अलावा, संज्ञित अवस्थित इमारतों को यह नाम ऐसे सभी संरक्षणों पर उपलब्ध होगा जहां ईडीआई और आरएनएच परिवहन में है।
- सीमांतक विमान अड्डा संज्ञा है कि इस उपपत्र से कर्मों के विमान संचय और ऐसे आवासीयों के लिए संरक्षण प्रदान करने में नहीं आती। सीमांतक इमारत अवस्थित इमारतों को सीमांतक निम्नलिखित सुविधा प्रदान करने के लिए अलग से सुविधा/कॉन्ट्रोल निर्दिष्ट कर सकता है। सीमांतक संरक्षण की इन संज्ञाओं के लिए एक संरक्षण प्रदान, प्रदान सुविधा और रॉट निर्माण प्रक्रियाएं अलग से निर्दिष्ट करने के लिए अधिकारों के साथ कार्य करने की संज्ञा करते हैं। इसके अलावा, ईडीआई ने निर्दिष्ट अवस्थित आवासीयों को कर्मों की संरक्षण सुविधा के लिए स्पष्ट रूप से अलग से निर्दिष्ट, सतत परिसरों में प्रत्येक क्षेत्र सुविधा करते हुए रॉट सुविधा प्रकृति की अनुमति दी है। यह संरक्षण सीमांतक परिपत्र सं. 42/2005-सीमांतक दिनांक 24 नवंबर 2005 में प्रकाशित किया गया है।
2. सामान्य
- 2.1. 20' लंबाई से कम और एक के कंटेनर इष्टतम के प्रयोजन के लिए एक टीईयू रूप में परिभाषित किए जाएंगे।
- 2.2. विशेष दिशाओं/सिग्नो/चक्रान की संज्ञा वाले उच्च मानक आकार से इतर कंटेनरों से पीछे 3.5 के अनुपात अवस्थित किया जाएगा। ऐसे कंटेनरों में गट्टर कंटेनर और विशेष दिशाओं की संज्ञा वाले किसी अन्य प्रकार के कंटेनर भी शामिल होंगे।
- 2.3. सभी की संज्ञा रूप में सुरक्षित कंटेनर संरक्षण प्रदान संरक्षण प्रकृति में प्रदान किए जाएंगे। इन संरक्षणों के लिए, भारतीय सिग्नो रॉट, भारतीय स्टेट बैंक अथवा इसके समकक्ष बैंक अथवा किसी अन्य सार्वजनिक क्षेत्र के बैंक द्वारा अधिकृत अंतरा राष्ट्रीय बैंक प्रदान की जाती है जो बैंक के प्रत्येक अवस्थित कंटेनरों के मामले में बैंक के प्रत्येक बैंक और टर्मिनल परिसर में कंटेनरों के प्रदान में बैंक की संज्ञा को अवस्थित संचय-संचय पर निर्दिष्ट की जा सकती है। बैंक के प्रत्येक अवस्थित इमारतों को भारतीय संरक्षणों में बदलने के लिए लागू किया जा सकता है।
- 2.4. परिभाषित सभी प्रकार अवस्थित सित के समस्त जोड़ को अलग से उल्लेख करके प्रदान किया जाएगा।
- 2.5. सभी सित प्रकृतिकरण पर क्या देय जारी किए जाते हैं। मुद्राण नहीं करने पर टर्मिनल में अवस्थित संरक्षणों पर मुद्राण/कॉन्ट्रोल प्रदान और उतारवासी पार्टी को एक एक टर्मिनल के उपयोग से इनकार किया जा सकता है जब तक कि सभी संरक्षण प्रकृति का मुद्राण नहीं किया जाता है।
- 2.6. (i) उपयोग को किसी भी प्रकार के सित से मुद्राण पर इसके प्रदान के अंतर्गत दंडात्मक बाधा अड्डा प्रदान की जा सकती है। इसी प्रकार, सीसीटी/सित निर्माण प्रकृति पर दंडात्मक बाधा अड्डा प्रदान।
- (ii) दंडात्मक बाधा की दर 14.75 प्रतिशत होगी। कुली गई दंडात्मक दर सीसीटी/सित और प्रदान उपयोगकर्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
- (iii) अवस्थितों में सित संरक्षणों की संपत्ति की संरक्षण से अथवा उपयोगकर्ताओं से अवस्थित सभी दंडात्मक प्रकृति करने पर जो भी बाधा में हो, केवल 20 दिन विनिर्दिष्ट।
- (iv) उपयोगकर्ताओं द्वारा मुद्राण में सित सीसीटी/सित प्रदान सित नहीं जाने की संज्ञा के साथ केवल 10 दिन विनिर्दिष्ट। जबकि यह उपपत्र उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां मुद्राण नगरप्रदान प्रदान अधिकार में क्या निर्दिष्ट संरक्षण प्रदान करने से पहले करना होता है और/अथवा प्रकृति का अधिकार/मुद्राण इस प्रदान में निर्दिष्ट किया गया है।
- 2.7. (i) सामान्य टर्मिनल संचयन प्रकृति बाधा भारतीय धन का विदेशवासी पोत सीमांतक परिपत्र संज्ञा के अंतर पर संचय प्रदान में परिभाषित किया जा सकता है।
- (ii) विदेशी धन का विदेशवासी पोत सीमांतक प्रकृति/संचय द्वारा जारी किए गए संचय अनुदान/संचय के अंतर पर संचय प्रदान में परिभाषित किया जा सकता है।
- (iii) ऐसे परिपत्रों के मामले में, संचय दंडात्मक पोत प्रदान उच्च संरक्षण से प्रदान होगी जब से पोत संचय संचय/संचय की संचय शुरू कर देता है।
- (iv) ऐसे परिपत्रों के मामलों में, संचय दंडात्मक प्रदान उच्च संरक्षण होगी जब तक पोत संचय संचय/संचय शुरू कर देता है, उसके बाद प्रदान प्रकृति विदेशवासी दंडात्मक प्रदान द्वारा प्रदान होगी।
- (v) सीमांतक प्रकृति/संचय से संचय संचय प्रकृति संचय संचय के लिए संचय दंडात्मक प्रदान के लिए कोई अन्य दंडात्मक अवस्थित नहीं होगी।
- 2.8. इमारत संचय के रूप में सीसीटी में जाने और जाने वाला संचय संचय कंटेनर प्रकृति की प्रकृति के प्रयोजन के लिए संचय/संचय रूप में माना जाएगा।
- 2.9. सीसीटी/सित पर अवस्थित उपयोगकर्ता संचय से अधिक निर्माण के लिए उपयोगकर्ताओं को प्रदान अड्डा करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- 2.10. यदि पोत सीसीटी/सित की संचय निर्माण सुविधाओं की अनुपस्थिति अथवा संचय के कारण अथवा सीसीटी/सित पर अवस्थित किसी अन्य कारणों से निर्माण रहता है, निर्माण अवधि के दौरान प्रकृति प्रदान प्रदान को देय नहीं किया जाएगा प्रकृति के समस्त कंटेनर संचय/संचय।
- 2.11. यदि टर्मिनल उपयोगकर्ता पोत से सभी कंटेनरों के संचय प्रकृति के लिए संचय/संचय संचय, सीसीटी/सित की प्रकृति से, उपयोग करेगा है तो संख 3.1.1, 3.2.1, 3.3.1 और 3.4 में निर्दिष्ट प्रदान प्रदान में रु 21.45/- की छूट संचय की जाएगी, परंतु टर्मिनल उपयोगकर्ता सुविधा निर्माणों का प्रदान करने के लिए प्रदान हो।
- 2.12. संख 3.1.1, 3.2.1 और 3.3.1 में क्या उल्लिखित कर रहे हैं द्वारा संचय/संचय, संचय/संचय और ईडीआई अथवा सीमांतक कंटेनरों के प्रदान के लिए उपयोगकर्ता के संचय का संरक्षण 27 फी प्रति घंटा प्रति प्रदान होगा।

3 कंटेनर परिवारतनों के लिए प्रचार

3.1. एकत्रीकृत अथवा और निर्धारित कंटेनरों तथा खाली कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रचार।

3.1.1. बाह्य/खाली प्रचारों सहित घाट क्षेत्र द्वारा प्रहस्तन।

	विदेशवाणी पोत अमेरिकी डॉलर	तटीय पोत रु०
प्रति एकत्रीकृत कंटेनर		
20' लम्बाई से अनाधिक	14.64	369.04
20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	21.96	553.32
40' लम्बाई से अधिक	29.28	737.92
प्रति खाली कंटेनर		
20' लम्बाई से अनाधिक	14.64	369.04
20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	21.96	553.32
40' लम्बाई से अधिक	29.28	737.92

घाट क्षेत्र द्वारा प्रहस्तन और बाह्य/खाली सहित सेवाएं

3.1.2. कपूरी से बार्ड और वित्तोक्त परिवहन

	विदेशवाणी पोत रुपए	तटीय पोत रुपए
प्रति एकत्रीकृत कंटेनर		
20' लम्बाई से अनाधिक	417.24	250.35
20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	625.84	375.51
40' लम्बाई से अधिक	834.48	500.69
प्रति खाली कंटेनर		
20' लम्बाई से अनाधिक	206.64	123.98
20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	308.95	185.97
40' लम्बाई से अधिक	413.27	247.96

घाटसाइड को और से परिवहन सहित सेवाएं

3.1.3.(क) अतिरिक्त स्थानांतरण बाहन घर/से लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ सहित कंटेनर बार्ड में प्रहस्तन

	विदेशवाणी पोत रुपए	तटीय पोत रुपए
प्रति एकत्रीकृत कंटेनर		
20' लम्बाई से अनाधिक	230.57	138.35
20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	345.87	207.52
40' लम्बाई से अधिक	461.14	276.68
प्रति खाली कंटेनर		
20' लम्बाई से अनाधिक	114.19	68.51
20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	171.28	102.77
40' लम्बाई से अधिक	228.37	137.02

भंडारण के लिए कंटेनर बार्ड में लिफ्टों सहित सेवाएं।

3.1.3.(ख) ग्राहकों को सुपुर्दगी/से प्राप्त के लिए कंटेनर बार्ड में लिफ्ट ऑन/ऑफ प्रहस्तन

	विदेशवाणी पोत रुपए	तटीय पोत रुपए
प्रति एकत्रीकृत कंटेनर		
20' लम्बाई से अनाधिक	230.57	230.57
20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	345.87	345.87
40' लम्बाई से अधिक	461.14	461.14
प्रति खाली कंटेनर		
20' लम्बाई से अनाधिक	114.19	114.19
20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	171.28	171.28
40' लम्बाई से अधिक	228.37	228.37

ग्राहक के गहन से अथवा पर उत्तराई अथवा लदाई के लिए सीवाई में लिफ्टों सहित सेवाएं।

3.2. एतदीक्षित अक्षत और निर्दिष्ट कटेनर प्रस्तुत के लिए प्रकार।

3.2.1. बन्धना/कोलना प्रकार के कटेनर काट जेन द्वारा प्रस्तुत

	विदेशमाली पोत	उद्योग पोत
	अमेरिकी डॉलर	रुपए
प्रति एतदीक्षित कटेनर		
20' लम्बाई से अनाधिक		
20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	14.64	369.04
40' लम्बाई से अधिक	21.96	553.32
	29.28	737.92

काट जेन द्वारा प्रस्तुत और बन्धना/कोलना सहित सेवाएं।

3.2.2.(क) खुली से कटेनर बार्ड तथा वितोक्त कटेनर का परिवहन

	विदेशमाली पोत	उद्योग पोत
	रुपए	रुपए
प्रति एतदीक्षित कटेनर		
20' लम्बाई से अनाधिक		
20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	396.40	237.84
40' लम्बाई से अधिक	594.56	356.73
	792.75	475.65

काट से बार्ड और वितोक्त कटेनर के परिवहन सहित सेवाएं।

3.2.2.(ख)

अतिरिक्त बन्धनाधारण बन्धन पर/से लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ सहित कटेनर बार्ड में प्रस्तुत

	विदेशमाली पोत	उद्योग पोत
	रुपए	रुपए
प्रति एतदीक्षित कटेनर		
20' लम्बाई से अनाधिक		
20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	230.57	138.35
40' लम्बाई से अधिक	345.87	207.52
	481.14	276.68

बंदाल के लिए कटेनर बार्ड में लिफ्टों सहित सेवाएं।

3.2.2.(ग)

बार्ड से सीधे एतदीक्षित और वितोक्त कटेनर का परिवहन, बार्डों के बन्धन से/पर कटेनरों की लम्बाई और बन्धनों और सीधे एतदीक्षित में प्रस्तुत

	विदेशमाली पोत	उद्योग पोत
	रुपए	रुपए
प्रति एतदीक्षित कटेनर		
20' लम्बाई से अनाधिक		
20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	920.65	920.65
40' लम्बाई से अधिक	1,381.00	1,381.00
	1,841.34	1,841.34

बार्ड के बन्धन से अथवा पर कटेनर की उतारवृद्धि अथवा लम्बाई सहित सेवाएं, पोत तथा बार्ड पर स्टोरेज कोलना, डाटा प्रस्तुत, पोत, सीलीटी तथा विभिन्न ताइमों के बीच आंकड़ों का प्रसंस्करण तथा आगम। खाली कटेनर की सुपुर्गर्गी लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ अलग-अलग बतुल की जाएगी।

3.2.3. सीलीटी में कार्गो बरग/खाली करना

	विदेशमाली पोत	उद्योग पोत
	रुपए	रुपए
खाली करना/बरग प्रति कटेनर		
20' लम्बाई से अनाधिक		
20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	695.57	382.97
40' लम्बाई से अधिक	1,043.35	574.44
	1,380.84	785.77

टिप्पणी: 1 एतदीक्षित कटेनरों के बरग अथवा खाली करने सहित सेवाएं।

2

अधो कटेनर को बरग/खाली करने के लिए उपर्युक्त दरों का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा। इस प्रयोजन के लिए कटेनर के 50 प्रतिशत अथवा 50 प्रतिशत से कम के बार्ड बरग/खाली करने को अधो कटेनर माना जाएगा। तथापि, यदि किसी कटेनर को ऊपर तक अथवा 50 प्रतिशत से अधिक बरग/खाली किया जाता है तो इसे पूर्ण कटेनर माना जाएगा। सीधे एतदीक्षित में सीमाशुल्क जोर के लिए यदि कटेनर केवल 25 प्रतिशत अथवा 25 प्रतिशत से कम खाली/बरग जाता है तो उपर्युक्त दरों का 25 प्रतिशत प्रयोज्य होगा।

3.3. अर्द्धसीसी आवाज तथा निर्वाह कटेनर के प्रहस्तन के लिए प्रचार।

3.3.1. बाधना/खोसना प्रचारों सहित घाट जेन द्वारा प्रहस्तन।-

	विदेशागामी पोत अमेरिकी डॉलर	राष्ट्रीय पोत रुपए
प्रति लदा हुआ कटेनर		
20' लम्बाई से अनाधिक	14.64	369.04
20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	21.96	553.32
40' लम्बाई से अधिक	29.28	737.92
प्रति खाली कटेनर		
20' लम्बाई से अनाधिक	14.64	369.04
20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	21.96	553.32
40' लम्बाई से अधिक	29.28	737.92

घाट जेन द्वारा प्रहस्तन और बाधना/खोसना सहित सेवाएँ।

3.3.2. खुली से कटेनर रेल यार्ड अथवा विलोमः परिवहन

	विदेशागामी पोत रुपए	राष्ट्रीय पोत रुपए
प्रति लदा हुआ कटेनर		
20' लम्बाई से अनाधिक	396.40	237.84
20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	594.56	356.74
40' लम्बाई से अधिक	792.76	475.66
प्रति खाली कटेनर		
20' लम्बाई से अनाधिक	196.31	117.79
20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	294.44	178.66
40' लम्बाई से अधिक	392.61	235.57

घाटक के वाहन से अथवा घर कटेनर की उत्तराई अथवा लदाई सहित सेवाएँ। पोत तथा यार्ड पर स्टोरेज योजन, डाटा प्रहस्तन, पोत, सीसीटी तथा शिपिंग लाइन के बीच आकड़ों का प्रसस्करण तथा अन्तरण।

3.3.3 (क) आंतरिक स्थानांतरण शाहन को/से कटेनर लिफ्ट ऑन/ऑफ प्रहस्तन

	विदेशागामी पोत रुपए	राष्ट्रीय पोत रुपए
प्रति लदा हुआ कटेनर		
20' लम्बाई से अनाधिक	230.57	138.35
20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	345.87	207.52
40' लम्बाई से अधिक	461.14	276.68
प्रति खाली कटेनर		
20' लम्बाई से अनाधिक	114.19	68.51
20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	171.28	102.77
40' लम्बाई से अधिक	228.37	137.02

प्रहस्तन के लिए कटेनर यार्ड में लिफ्टों सहित सेवाएँ।

3.3.3 (ख) रेल के लिए सुपुर्दगी देते समय कटेनर रेल यार्ड में लिफ्ट ऑन/ऑफ प्रहस्तन

	विदेशागामी पोत रुपए	राष्ट्रीय पोत रुपए
प्रति लदा हुआ कटेनर		
20' लम्बाई से अनाधिक	230.57	230.57
20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	345.87	345.87
40' लम्बाई से अधिक	461.14	461.14
प्रति खाली कटेनर		
20' लम्बाई से अनाधिक	114.19	114.19
20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	171.28	171.28
40' लम्बाई से अधिक	228.37	228.37

सेवाएँ जिसमें कटेनर रेल यार्ड में लिफ्ट, डाटा प्रहस्तन, पोत, सीसीटी तथा शिपिंग लाइन के बीच स्थानांतरण शामिल हैं।

3.4.

घट सड़क पर जॉन रोड स्टैंडस्टॉपिंग ज़ोन द्वारा प्रदत्त और पोतात्मक कटेनरों के प्रदत्तन के लिए प्रत्येक कटेनर/सोतक प्रत्येक

	विदेशीय पोत अमेरिकी डॉलर	रुपए
प्रति सड़क कटेनर		
20' लम्बाई से अल्पतरु	17.56	442.59
20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	26.35	664.05
40' लम्बाई से अधिक	35.13	885.34
प्रति रेलगाड़ी कटेनर		
20' लम्बाई से अल्पतरु	17.56	442.59
20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	26.35	664.05
40' लम्बाई से अधिक	35.13	885.34

नोट: जिसने घट ज़ोन द्वारा प्रदत्त (उपरोक्त और लम्बाई), परिवहन तथा लिफ्टिंग, पोत तथा यात्री पर स्टैंडिंग क्रेन, डाटा प्रदत्त, पोत, सीसीटी और विभिन्न लक्षण के बीच प्रदत्तकरण तथा अंतरण।

टिप्पणी: 1. गैरकाल, आईसीटी आयोग स्थानीय सुपुर्दगी लेने के लिए भेजे गए पोतात्मक कटेनर से स्थानीय कटेनर दर बहुत की जायेगी।

2. 3.10 के अनुसार घट आकट प्रत्येक लागू होगा यदि -

(क) पोत नामांकन परिलक्षित किया जाता है, अथवा

(ख) यदि पोत नामांकन पूर्ववर्ती पोत को बंध किए जाने के बाद परवर्ती पोत से पूर्ववर्ती पोत में बदला जाता है।

3.5. ऑडिटर/कर्मियों कटेनरों/अति-आवृत्तीय कर्मियों कटेनरों के लिए प्रत्येक।

कटेनरों की तत्सम्बन्धी श्रेणियों के लिए प्रत्येक निर्धारित लागू प्रदत्तन प्रत्येक पर 25 प्रतिशत विधिवत बहुत किया जाएगा।

3.6. घाटपुलक के लिए प्रत्येक

	विदेशीय पोत अमेरिकी डॉलर	रुपए
प्रति कटेनर (क्रेनर बोला)		
20' लम्बाई से अल्पतरु	0.84	21.13
20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	1.26	31.78
40' लम्बाई से अधिक	1.67	42.09
प्रति कटेनर/कर्मियों	रुपए	रुपए
20' लम्बाई से अल्पतरु	460.10	278.06
20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	690.16	414.10
40' लम्बाई से अधिक	920.21	552.12

टिप्पणी:

1. सभी मामलों में कटेनर/कर्मियों के लिए प्रत्येक रुपए रूप में होंगे।

2. विदेशी आगमन और विदेश प्रस्थान के मामलों में कटेनरों के लिए प्रत्येक डॉलर रूप में होंगे।

3. राष्ट्रीय आगमन और राष्ट्रीय प्रस्थान के मामलों में कटेनरों के लिए प्रत्येक रुपए रूप में होंगे।

4. आईसीटी पोतात्मक एनसीएस तथा एनसीएस और रेलगाड़ी कटेनर सहित सभी कटेनरों पर घाटपुलक प्रत्येक होगा।

3.7. एक परिवहन (पोता और बन्ध कर्मियों बोली) के लिए प्रत्येक प्रदत्तन के लिए प्रत्येक।

	विदेशीय पोत अमेरिकी डॉलर	रुपए
घट पर प्रत्येक कर्मियों उतारे बिना	11.71	295.17
घट पर प्रत्येक कर्मियों उतारे सहित	29.28	737.92

टिप्पणी:

यदि कर्मियों एक गतिविधि अर्थात् खोला गया अथवा बन्द करना परिवहन को तो सभी दर बहुत की जायेगी।

3.8 पोत (रिटोय) के नीचे कटेनरी के स्थानांतरण के लिए प्रभार

	विदेशीय पोत अमेरिकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
ईश के नीचे (बिना उतलाई और पुनर्नीकरण) प्रति कटेनर		
20' लम्बाई से अनाधिक	7.12	179.36
20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	10.67	268.79
40' लम्बाई से अधिक	14.22	358.40
बाया घाट (घाट पर उतलाई द्वारा स्थानांतरित और पुनर्नीकरण) प्रति कटेनर		
20' लम्बाई से अनाधिक	20.92	527.11
20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	31.38	790.66
40' लम्बाई से अधिक	41.83	1,054.05

टिप्पणी: रिटोय कटेनरी और कटेनरबंद कार्गो पर घाटशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा।

3.9 प्रतीतन संबंधित और अन्य सामान्य सेवाएं

	विदेशीय पोत अमेरिकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
क) डि-ट्रिप निरीक्षण (विजली की आपूर्ति सहित)	21.45	540.54
ख) पोत के बोर्ड पर कनेक्शन लगाना अथवा हटाना	1.43	36.04
ग) कटेनर की लम्बाई		
20' लम्बाई से अनाधिक	1.07	27.03
20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	2.15	54.05
40' लम्बाई से अधिक	3.22	81.08
घ) विजली की आपूर्ति (कनेक्शन लगाना और हटाना, प्रतीतन यार्ड में तापमान का अनुवर्धन) प्रति कटेनर प्रति घंटे की घंटी अथवा घण्टा भाग		
20' लम्बाई से अनाधिक	2.30	57.99
20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	3.45	86.98
40' लम्बाई से अधिक	4.60	115.97

Notes

- (i) उपर्युक्त प्रशुल्क में बैरमीटर रेटिंग अथवा खराब प्रतीतनों की परम्परा तथा अनुक्षण शामिल नहीं हैं। उपर्युक्त प्रभार रिटोय प्रतीतन कटेनरों पर भी लागू हैं।
- (ii) प्रतीतन कटेनरों का डि-ट्रिप निरीक्षण और कटेनरों की लम्बाई वैकल्पिक सेवाएं हैं और अनुबंध किए जाने पर प्रदान की जाएगी।

3.10 नट आउट कटेनर/कटेनरी के पुनर्निर्माण के लिए प्रभार

	विदेशीय पोत अमेरिकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
प्रति कटेनर		
20' लम्बाई से अनाधिक	15.89	667.49
20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	23.85	1,001.64
40' लम्बाई से अधिक	31.79	1,335.24

Note: उपर्युक्त प्रभार लागू होते हैं जहां -

- (i) निर्यात कटेनर अथवा पोतांतरण कटेनर अथवा पुन-निर्यात कटेनर बन्द किया जाता है और बाद में सीसीटी से बाहर सुपुर्दगी दी जाती है।
- (ii) एक कटेनर एक पोत द्वारा बन्द किया जाता है और बाद में दूसरे पोत पर नोचरित किया जाता है, घाट फ्रेम प्रभारों द्वारा परस्तर के लिए प्रभारों के अलावा। इस मामले में, निशुल्क भंडारण अथवा उस समय से खंड 3.11 के अनुसार कटेनर को दी जाएगी जब पहली बार प्राप्त होता है। यदि निशुल्क भंडारण अथवा प्रभारों पर होती है तो भंडारण प्रभार लिफ्ट ऑन के समय तक की निशुल्क अथवा की समग्रता के बाद परिकल्पित किए जाएंगे।

3.11. कटेनर भंडारण के लिए प्रचार

क्र.सं.	विवरण	विदेशाधीन पोत			कटेनर पोत		
		हरी कटेनर हरी दिन अथवा उलका प्रचार प्रचार			हरी कटेनर हरी दिन अथवा उलका प्रचार		
		दरें अमेरिकी डॉलर में			दरें रु में		
		20' लम्बाई तक	20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	40' लम्बाई से अधिक	20' लम्बाई तक	20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	40' लम्बाई से अधिक
1	आयता - एकरीएल, एलसीएल और खाती						
	0-3 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	4-15 दिन	3.58	7.15	10.73	150.15	300.30	450.45
	16-30 दिन	7.15	14.30	21.45	300.30	600.60	900.90
	30 दिनों के बाद	14.30	28.60	42.90	600.60	1201.20	1801.80
2	निषात - एकरीएल, एलसीएल और खाती						
	0-7 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	8-15 दिन	3.58	7.15	10.73	150.15	300.30	450.45
	16-30 दिन	7.15	14.30	21.45	300.30	600.60	900.90
	30 दिनों के बाद	14.30	28.60	42.90	600.60	1201.20	1801.80
3	आईसीडी - आयात और निषात - लदा हुआ और खाती						
	प्रथम 10 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	11-30 दिन	3.58	7.15	10.73	150.15	300.30	450.45
	31-45 दिन	7.15	14.30	21.45	300.30	600.60	900.90
	45 दिनों के बाद	14.30	28.60	42.90	600.60	1201.20	1801.80
4	पोसातल - लदा हुआ और खाती						
	प्रथम 30 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	31-45 दिन	3.58	7.15	10.73	150.15	300.30	450.45
	46-60 दिन	7.15	14.30	21.45	300.30	600.60	900.90
	60 दिनों के बाद	14.30	28.60	42.90	600.60	1201.20	1801.80
5	टिक्कट - लदा हुआ और खाती						
	प्रथम 15 दिन	3.58	7.15	10.73	150.15	300.30	450.45
	16-30 दिन	7.15	14.30	21.45	300.30	600.60	900.90
	30 दिनों के बाद	14.30	28.60	42.90	600.60	1201.20	1801.80
6	स्थानीय सुपुर्दी के लिए निषात में बदलाव						
	प्रथम 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	4-15 दिन	3.58	7.15	10.73	150.15	300.30	450.45
	16-30 दिन	7.15	14.30	21.45	300.30	600.60	900.90
	30 दिनों के बाद	14.30	28.60	42.90	600.60	1201.20	1801.80

3.12.1.

कटेनर के लिए भंडारण अवधि उत्तराई के दिन के अगले दिन से कटेनर की लदाई/सुपुर्दी/हटाने के दिन तक धरिगणित की जाएगी।

3.12.2.

निशुल्क समय की गणना के प्रयोजन के लिए, रविवार, सोमवार, बुधवार, शनिवार, और टर्मिनल के गैर-परिचालन दिवस अतिरिक्त होंगे।

3.12.3.

उस अवधि के दौरान भंडारण प्रचार प्रोद्भूत नहीं होगा जिस दौरान सीसीटीएल उपयोगकर्ता द्वारा अनुपेक्षित किए जाने के समय कटेनरों की सुपुर्दी/गोमल की स्थिति में नहीं हो।

3.12.4.

पोसातल कटेनर जिसकी स्थिति बाद में स्थानीय एकरीएल/एलसीएल/आईसीडी में बदल जाता है, निषात में भंडारण प्रचार नहीं देंगे। ऐसे कटेनरों के लिए भंडारण प्रचार प्रासंगिक बोझा कटेनरों के भंडारण प्रचुर के बराबर बहुत किए जाएंगे।

3.12.5.

जम्मेदार कटेनरों के लिए, भंडारण प्रचार तथा उपर्युक्त तत्संबंधी स्तर के अधीन 25 प्रतिशत अधिक होंगी।

3.12.6.

विहगित गैरसंतुष्टि तथा आयातीय कटेनरों के लिए, भंडारण प्रचार तथा ऊपर दिए गए तत्संबंधी स्तर के भुवि रूकटों की वार्षिक संख्या पर आश्रित होंगे।

3.12.7.

यदि उपर्युक्त 1.21 में तथा स्पष्ट किए गए "प्रत्यक्षित प्रचुर कार्यक्रम" (एसीपी) के अधीन सुपुर्दी के लिए प्रचुर कीमत निर्दिष्ट में उतारे जाने के 3 दिनों के भीतर हटाए नहीं जाते हैं तो इन रॉकटों को विनिर्मुक्त एसीपी आयात बट्टा क्षेत्र से सामान्य आयात स्ट्रेक क्षेत्र में स्थानांतरित किया जाएगा। ऐसे मामले में तथा लागू अधिकृत तिथि और/तिथि और/अथवा स्थानांतरण प्रचार बहुत किए जाएंगे।

3.12.8.

आईसीडी कटेनरों के मामले में निषात निशुल्क अवधि और भंडारण दरें केवल वेत द्वारा आईसीडी को/से कटेनरों के संयोजन के लिए लागू हैं।

3.12.9.

सामान्य आयात कटेनर जो बाद में एलसीएल अथवा आईसीडी कटेनरों में बदल जाते हैं, स्थानीय एकरीएल कटेनरों के लिए लागू निशुल्क अवधि दी जाएगी।

3.12.10.

एक आयात कटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि उस दिन के अगले दिन से गिनी जाएगी जब कटेनर गोमल/सुपुर्दी के दिन तक हटा आयात हो जाता है।

3.12.11.

9. परित्याग एकसूत्र कटेनरों/प्राथमिक स्वामित्व वाले कटेनरों पर भद्राण प्रभार लिखित में परित्याग की सूचना की प्रकृति की तारीख तक अथवा कटेनर की तलाश की तारीख से 75 दिन तक, जो भी पहले हो, प्रसार्य होने पर निम्नलिखित शर्तों के अधीन:

(i). परेक्लि परित्याग-पत्र किसी भी समय जारी कर सकता है।

(ii). यदि परेक्लि ऐसा परित्याग पत्र जारी नहीं करने का चुनाव करता है तो कटेनर एजेंट/एग्रेसर भी इन शर्तों के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है कि,

(क) लाइन कटेनर की संकाय कार्यों के साथ और इसे वापस लेने अथवा इसे पल्लन परिसर से हटाने के लिए शुरू करना; और

(ख) लाइन कटेनर की संकाय शुरू करने से पहले कार्यों और कटेनर पर प्रोद्भुत सभी पल्लन प्रभार अदा करना।

(iii).

कटेनर एजेंट/एग्रेसर जो जल्दी औपचारिकताएं देखेगा और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में उनकी असफलता के मामले में, कटेनर पर भद्राण प्रभार तक तक वसूल किया जाना जारी रखा जाएगा जब तक कार्यों को खाली करने के लिए रिफ्रेन लाइनों द्वारा सभी जल्दी कार्रवाईयां नहीं की जाती हैं।

(iv).

जहां कटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा पकड़ा गया/जब्त किया जाता है और इसे 75 दिनों की निर्धारित समय अवधि के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, भद्राण प्रभार कार्यों को छोड़े जाने के सीमाशुल्क आदेश की तारीख से लागू होना बन्द होगा बशर्ते लाइनों को जल्दी औपचारिकताएं देखनी होंगी और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करना होगा। अन्यथा, पकड़े गए/जब्त किए गए कटेनरों को लाइनों/परेक्लि द्वारा पल्लन परिसर से सीमाशुल्क बहिष्कृत क्षेत्र में हटाना होगा और उस मामले में भद्राण प्रभार ऐसे हटाए जाने की तारीख से लागू होना बन्द होगा।

3.12.12.

निर्यात कटेनरों के लिए मुनि स्टॉट पोत की साप्ताहिक बॉल के लिए 7 दिनों हेतु और पोत के सप्ताह में दो बार बॉल के लिए 5 दिनों के लिए आवेक्षित होंगे।

3.13

विशेष प्रभार

क्र.सं.	विवरण	प्रति कटेनर		
		20' लम्बाई से कम/अधिक	20' लम्बाई से अधिक और 40' लम्बाई तक	40' लम्बाई से अधिक
(i).	सील लगाना/उत्तरना	143.00	143.00	143.00
(ii).	सीमाई में लिफ्ट ऑन/ऑफ	460.10	690.16	920.21
(iii).	टर्मिनल के भीतर स्थानांतरण के लिए प्रभार	627.41	941.12	1,254.83
(iv).	पैकेजिंग प्रभार	627.41	941.12	1,254.83
(v).	अतिरिक्त संचलन - अतिरिक्त संचलन/परिवहन के लिए टर्मिनल से रेल अथवा रेल से टर्मिनल	627.41	941.12	1,254.83
(vi).	रेल से सड़क अथवा विलोमत तक कटेनर की हस्तियता में बदलाव	627.41	941.12	1,254.83
(vii).	विशेष रीआईएन के लिए गेट समर्थन समय के बाद टर्मिनल में आने वाले निर्यात कटेनरों के लिए प्रभार।	627.41	941.12	1,254.83
(viii).	जोखिमपूर्ण लिफ्ट कर लगाना/हटाना (प्रति कटेनर)	71.50	71.50	71.50
(ix).	एक द्वार खोलना प्रभार प्रति कटेनर	429.00	429.00	429.00
(x).	दस्तावेजों का रद्दीकरण - प्रति रीआईआर	71.50	71.50	71.50
(xi).	जोखिमपूर्ण और अति-आवासीय कटेनरों की घोषणा नहीं करना/गलत घोषणा करना	2,145.00	2,145.00	2,145.00
(xii).	ऑन-डील सीमाशुल्क निरीक्षण (प्रति कटेनर)	286.00	286.00	286.00
(xiii).	तम्बाकू कटेनरों के पूरीकरण की सुविधा प्रदान करना	1,000.00	1,000.00	1,000.00
(xiv).	टर्मिनल के भीतर सीमाई बिन्स के संचलन के लिए फोर्कलिफ्ट प्रभार (प्रति सीमाई बिन्स)	71.50	71.50	71.50

टिप्पणियाँ

- जर रीआईआर ग्राहकों के अनुरोध पर रद्द किया जाता है तब रद्दीकरण प्रभार लागू होता है।
- "एक दरवाजा खोलना" प्रभार कटेनर प्रहसन के लिए लागू है जिसके लिए केवल एक दरवाजा खुला रहना होता है (उदाहरणतः प्लाज) और जब दरवाजा खोलना और मुख्य टर्मिनल द्वारा की जाती है।
- "सील लगाना"। टर्मिनल पर रेल/सड़क/समुद्र द्वारा बिना ही बॉटल सील के पहुँचने वाले प्रत्येक कटेनर पर इसके प्रवेश की अनुमति देने से पहले बॉटल सील लगाई जाएगी। यह विधि सचन की लिखित सहमति के बिना किया जाएगा। ऐसे कटेनरों की सूची जिसपर टर्मिनल द्वारा सील लगाई जाती है, लाइनों को बताई जाएगी। सील प्रभार सील को हटाने के लिए भी लागू होंगे।
- "जोखिमपूर्ण लिफ्ट कर लगाना/उत्तरना"। केवल आईएससीओ श्रेणी दर्शाने वाले जोखिमपूर्ण लिफ्ट कर जोखिमपूर्ण कार्यों वहन करने वाले कटेनर पर लगाए जाएंगे। इसी प्रकार, गैर-जोखिमपूर्ण कार्यों वहन करने वाले कटेनर से पुराने लिफ्ट कर हटाए जाएंगे। दोनों में से किसी भी मामले में ग्राहक को उक्त भविष्यिक करने के लिए एग्रेसर/आईसीटी को लिखित में सूचित करना होगा।
5. ऑन-डील सीमाशुल्क निरीक्षण। कटेनर का ऑन-डील निरीक्षण ग्राहक के अनुरोध पर केवल नामांकित बिन्दु पर ही स्वीकार्य होगा। कटेनर दरवाजे केवल सीमाशुल्क परीक्षण के अधीन ही खोले जा सकते हैं। टर्मिनल परिसर के भीतर भरण/खाली करने, आशिक तौर पर भी, की अनुमति नहीं दी जाएगी।

- 2.1. This Authority passed an Order on 28 March 2007 relating to the proposal received from the Chennai Container Terminal Limited (CCTPL), a private container terminal operator at the Chennai Port Trust (CHPT), for general revision of its Scale of Rates. This Order was notified in the Gazette of India on 18 April 2007 vide Gazette No.89.

2.2. Subsequently, with reference to the above mentioned tariff Order, the CCTPL vide its letter dated 7 June 2007 filed an application for review of the Order. The CCTPL review application was processed following the usual consultation process. This Authority vide its Order dated 19 June 2008 disposed of the review application made by the CCTPL. This Order was notified in the Gazette of India on 2 July 2008.

2.3. The validity of the Scale of Rates of CCTPL notified in April 2009 was to expire on 31 December 2009. Since the proposal filed by CCTPL in November 2009 was in consultation stage, this Authority vide its Order dated 31 March 2010 has extended the validity of the Scale of Rates of CCTPL upto 30 September 2010, subject to fully adjusting the additional surplus, if any, over and above the admissible cost and permissible return for the period post 31 December 2009 in the tariff to be determined.

3.1. Clause 3.1.2 of the tariff guidelines of March 2005 requires a major port/ private terminal operator to file its proposal for review of its tariff, at least 3 months before these are due for revision. That being so, the CCTPL should have filed its proposal by 30 September 2009. After reminders, the CCTPL requested this Authority for grant of time till 24 November 2009 for submission of its proposal, on the ground that the economic slowdown and the advent of the 2nd container terminal at the CHPT have impacted the CCTPL's projections for future volumes and the effect of its investment in 2 number of brand new quay cranes which are in the process of commissioning. In this backdrop, the CCTPL vide its letter dated 24 November 2009 has filed a proposal for general revision of its Scale of Rates.

3.2. The main points made by the CCTPL in its proposal are summarised below:

I. General

- (i). CCTPL's performance has improved steadily and all productivity parameters have been met or exceeded in spite of the terminal operating at close to its capacity. This has been achieved by a combination of investments in new container handling equipments, improved terminal operating systems and a host of process re-engineering activities.
- (ii). Terminal's throughput has increased from around 8.29 lakh TEUs in 2006 to around 11.99 lakh TEUs in 2008.
- (iii). The extraordinary efficiency has attracted several main line operators to deploy their large main line vessels at the terminal and the Chennai Port is now connected to more than 50 Global ports with direct services.
- (iv). Crane productivity has been improved from 22 moves per hour per quay crane in 2006 to over 27 in 2009 through continuous training of its man power and investing in the best quality equipment available.

II. Tariff Proposal

(i). Tariff structure

Tariff structure as adopted by TAMP in the previous tariff notification has been broadly maintained. However, based on the activities performed in the last two years and the procedural changes brought about in the past to improve efficiency and productivity, CCTPL has proposed to realign certain tariff items as well as introduced some new tariff items.

(ii). Excessive over-dimensional containers including containers exceeding 40 MT in gross weight

With many industries being set up in the vicinity of Chennai the requirement for importing Capital goods equipments for setting up the projects has increased substantially. Some of the cargoes are shipped in flat rack containers and exceed in length beyond 52 feet. Such containers are delivered and received directly to / from the customer's vehicles. As this involves a considerable amount of time to carry out

the operation and the crane cannot be used for normal container operations during the period of its use for the excessive ODCs, the CCTPL proposes to charge for handling such containers on the basis of the number of normal containers that would have been handled in the same time frame. Such containers take approximately 35 minutes to handle each container. The norms specified by TAMP for crane productivity is 25 moves per hour. It is hence proposed to levy a charge equal to 15 times of the quay crane handling plus container wharfage plus cargo wharfage chargeable for 40 ft length of ODC. The impact of this proposal will be ₹16 lakhs per annum which is considered in the revenue estimates.

(iii). Weighment of containers

The CCTPL has received a written request from Chennai Customs to carry out weighment of import containers before it is gated out of the terminal. Additionally, the Chennai & Ennore Port Steamer Agents' Association (CHENSAA) have requested the terminal to evolve a system for measuring the weight of export containers individually. The present system of weighing the trailer along with the export containers has been found to be unsatisfactory and has led to instances of over loading of vessels due to wrong declaration of the gross weight of the containers by the shippers. It is proposed to weigh all containers handled at the terminal by utilizing the weighing feature incorporated in the Rubber Tyred Gantry (RTG) and capture the weight in the terminal operating system. This weighing involves additional resources for calibration and certification of the weighment as per law and capture of the information and its transmission to the terminal operating system. It is, therefore, proposed to levy a charge of ₹250 for a 20 ft container and proportionate increase for 40 and 45 ft container as per TAMP norms. Since major volume for this service is not foreseen, the impact would be negligible.

(iv). Fumigation of Tobacco containers

The CCTPL has been charging ₹2200 per 40 ft container for facilitating fumigation of tobacco containers. This charge is felt to be deterrent by the trade and a written request has been made by the largest exporter of tobacco to reduce this rate. Hence, it is proposed to reduce this rate to ₹1000 per 40 ft container. Since the tobacco exporters are able to avail of the facilities at an off-dock CFS for approximately ₹900/- per container, this reduction in tariff will enable CCTPL to utilize its resources in a more gainful manner. The impact of this reduction in CFS revenue will be ₹11 lakhs per annum which is factored in the revenue estimates.

(v). CFS charges in Indian Rupees

The CCTPL CFS located within the port is competing with 25 other CFSs within Chennai. The customers of CCTPL CFS have expressed the opinion that the charges levied for services rendered at the CFS may be denominated in INR alone as it will insulate them especially passengers returning from abroad with the baggage against exchange risks and the rates can be quoted by the CHAs, Forwarders etc., to their ultimate customers with a greater degree of certainty. This will not have any variation in revenue estimates.

(vi). Stuck twist lock removal

In many instances, import containers off loaded from a vessel have been found with the twist lock jammed in the container casting. This requires the container to be segregated on wheel and special equipment to be used for removing the jammed twist lock before it is sent to the yard for stacking. This has to be done in a time critical fashion as the ITV on which this container is loaded cannot be used until the jammed twist lock is removed and the twist lock has to be returned to the vessel before it sails from the terminal. It is proposed to deploy additional resources to enable removal of the jammed twist lock immediately upon its discharge to ensure (1) the ITV is not kept idle, (2) the twist lock is returned to the vessel immediately and (3) the container can

be offloaded safely in the yard. Hence it is proposed to levy a charge of ₹1000/- per twist lock removal. The current charges incurred by a container operator to free the jammed twist lock by use of outside agencies cost around ₹2000/-. The revenue realization for this service will be negligible.

(vii). Reduction in free dwell time for import containers

The norms for calculation of yard capacity by TAMP assume import dwell time of 2 days. The procedure of CCTPL have enabled import dwell time to be reduced to an average of one day only. Additionally, customs import documentation is required only for containers imported by ACP clients since all other laden containers are moved to an off-dock CFS for further customs processing. With the various other improvements in process, dwell time for import containers has reduced. Hence, it is proposed to reduce the free days allowed for import containers to 2 days from the existing 3 days. Additionally, the exclusion of customs holidays falling within the free days from the calculation of free days should be dispensed with since the ACP importers are not affected by customs holidays, if any due to various improvements in procedures introduced by the customs for the ACP clients.

(viii). Volume Discounts

CCTPL has invested in 2 brand new quay cranes during September 2009 at a value of ₹115 Crores. In order to fetch effective return on this additional investment CCTPL has to not only retain the existing volume but also enhance the throughput. Hence, it is proposed to introduce a volume discount scheme applicable for all customer achieving threshold volumes during a year. This scheme will be made applicable to shipping line that uses the services of CCTPL to handle more than 20000 TEUs of containers during a calendar year. The impact of this discount works out to approximately 3% of the terminal revenue which has been incorporated in this submission. The Authority is requested to notify this rebate which will enable the CCTPL to minimize the revenue share cost which otherwise would be passed on to the trade.

(ix). Traffic

The traffic handled during 2008 was 1199618 TEUs. The Chennai Container market is expected to contract by about 6% during 2009 and with the advent of the International Container Transshipment Terminal at Vallarpadam, Cochin which is expected to draw a substantial portion of the hinterland volumes, grow marginally by 3% in the next and an average of about 8% in the subsequent couple of years. The 2nd terminal at CHPT has commenced operations from 4 June 2009. Hence, from 2010 onwards the volume dynamics at Chennai would change as both the terminals, next to each other, would be wooing for the same traffic especially in an environment of negligible growth. It is hence expected that in 2010, 35% of the total available volume would be captured by the new terminal next door. This will result in CCTPL volume reducing to 750000 TEUs. In 2010 the new terminal's share will increase to 36% and hence CCTPL would achieve a volume of 800000 TEUs.

III. Revenue Assumptions

(i). Exchange Rate

The average exchange rate for 2009 has been assumed at 1 US \$ = ₹47. With the global recession impact looming over India and there has been a decline in the growth rate of world wide economy as well as Indian economy it is difficult to predict the movement of exchange rate. However in view of the fact that the growth rate in India is expected in the range of 6% with is more as compared to USA and other European countries the rupee appears to be set for a appreciation. Hence, irrespective of the short term and sporadic spurts in the US dollar, Indian Rupee will continue to appreciate against the US dollar. However, CCTPL has considered only a moderate appreciation of ₹1 per US \$ and considered the projections assuming an exchange rate of 1 US \$ = ₹46/-

(ii). Container mix

The container mix has been based on the trend seen during 2008 and 2009. As the level of industrialization increased and the mix of volume of finished products Vs input components / raw materials increase the number of 40 ft containers will increase as a percentage of the overall traffic. However, it is important to note here that as the volume of any terminal increases, the number of 40 ft boxes increase as compared to 20 ft boxes. This is the trend all over as 40 ft offers economy of scales to the importers and exporters. In the past 5 years, the 20-40 ratio at Chennai has been rising steadily as enumerated below:

	2006	2007	2008	2009
20 : 40 Ratio	1.34	1.34	1.36	1.33

Based on the above the CCTPL have considered 1.36 for the future years.

Also the ratio of empty to laden containers is on substantial increase and the trend is shown below:

	2006	2007	2008	2009
Empty Ratio	89.11	88.12	87.13	84.16

This trend is expected to continue over the next tariff cycle.

(iii). Storage income

CCTPL is a container terminal constrained by yard space because of extremely small back up area and lack of space to expend the transit yard. Hence, in order to cope up with the growing volume, it becomes necessary to evacuate import boxes quickly and efficiently. This is due to majority of import containers to off-dock CFSs at the earliest possible of its landing at CCTPL. This has resulted in substantially reduced dwell time of import boxes to an average of 1.2 days, thus reducing the storage revenue on import containers.

	2007	2008-09 (15 months)	2009 (9 months)
TEUs	1052993	1447138	852480
Storage revenue (lakhs)	475	556	143
Storage revenue – per TEU	45	38	17

This en-block movement of import boxes has substantially reduced the storage earning of CCTPL. Due to this average storage revenue per TEU has come down from ₹38 to ₹17. Based on the above estimate of ₹18 per TEU of storage revenue has been considered in the projections.

(iv). Terminal benefit

Since all the existing or proposed assets upto 2009 would be fully written off well before the end of licence agreement period, no terminal benefit would accrue from these assets. Nothing would be payable by the CHPT on these fully depreciated assets. Hence, only 10 million US dollars has been considered as terminal benefit and discounted at 15% per annum to arrive at the notional income from all the years.

(v). Duty free scrip under SFIS (Serve from India Scheme)

CCTPL received during the years 2007 and 2008-09 duty free scrip under SFIS for a value of ₹20.83 crores. Depending on the usage of the scrip, the duty amount is capitalised or added to the material cost. Since this is not a normal business revenue this has been excluded suitably in revenue as well as capital employed.

IV. Expense Assumptions

The assumptions for estimation of expenses and the increase considered by the CCTPL are tabulated below:

Sl. No	Expenses	Increase considered	Grounds
1.	Unionized labour	42% in 2009 40% in 2010 5.8% in 2011 & 12	Prevailing wage settlement Long term wage settlement is due in 2010 — The number of workers has been kept constant at the levels required.
2.	Non-unionized labour	15% per annum	The increment trend in the Indian Corporate Sector and the various surveys and analysis conducted in 2009. This is also in line with the average increase given in 2007 and 2008.
3.	Electricity cost	10% in 2010 5.8% per annum for the rest of years	No increase in the last 3 years. Nominal
4.	Fuel cost	11.26% in 2010 10% per annum for the rest of years	Market inputs on global oil prices. Nominal
5.	ITV hire charge	10% year over year from 2010	Diesel price increase and normal inflation expected during the period.
6.	Lashing contract cost	10% in 2010	General wage levels in the segment is expected to raise by 10%
7.	CFS and checkers contract rates	Actual negotiated rates for 2009 10% increase per annum for the rest of years	Negotiated rate Nominal
8.	Marketing expense	10% in 2010 12% in 2011 15% in 2012	Increased market expenses that would be required due to the competition from the 2 nd terminal.
9.	All other expenses	10%	General inflation rate
10.	Depreciation	Rates as per Companies Act or as per the life norms prescribed in the LA whichever is higher	Revised tariff guidelines.
11.	Leas rentals to CHPT	As per the arbitration award given in March 2006 at ₹1 per sq. mtr. per annum for land allotted to CCTPL.	CHPT preferred an appeal against the stated order in June 2006. The Madras High Court dismissed the application of the CHPT in June 2008. However, the matter is sub-judice since CHPT has preferred an appeal before the Division Bench of Madras High Court. <i>Status quo</i> on the original stand is maintained
12.	Technical Service fee to P & O Ports	At cost	Income Tax authorities has allowed this expense without any adjustments. This is also in line with the revised tariff guidelines of TAMP.

4. The CCTPL proposal is as follows:
- (i). The CCTPL has sought an increase of 16% on all the tariff items over the existing tariff. Subsequently, the CCTPL while responding to the comments of users has stated that it has sought an increase of 18% over the existing tariff.
 - (ii). As brought out earlier, it has proposed to realign certain tariff items as well as introduced certain new tariff items.
5. The estimated container traffic and financial position as reflected in the cost statements furnished by the CCTPL are as follows:

I. Estimated container traffic

Year	Container traffic (in TEUs)
2009 (9 months)	852480
2010	780000
2011	820000
2012	850000

II. Estimated Financial position

Sl. No.	Years	Operating income (₹ in lakhs)		Net surplus(+) / Deficit(-) (₹ in lakhs)		Adjust- ment of 50% of sur- plus of 2007- 08	Net surplus / deficit		Net surplus(+) / Deficit(-) as % of operating income	
		Exis- ting Rates	Propo- sed Rates	Exis- ting Rates	Propo- sed Rates		Exis- ting rates	Propo- sed rates	Existing Rates	Proposed Rates
1.	2010	21130	24940	(5848)	(3003)	1794	(4054)	(1209)	-19%	-5%
2.	2011	22155	26150	(6628)	(3666)	1794	(4834)	(1872)	-22%	-7%
3.	2012	22924	27057	(6402)	(3333)	1794	(4608)	(1539)	-20%	-6%
Average net surplus / deficit as a percentage of operating income									-20.33%	-6%

6. The CCTPL did not furnish the draft Scale of Rates along with its proposal. While acknowledging the CCTPL proposal, the CCTPL was requested to furnish its draft Scale of Rates. The CCTPL vide its letter dated 22 December 2009 has furnished its draft Scale of Rates.

7. The CCTPL requested to not circulate the Annual Report, investment details and computation of designed capacity of the terminal. However, as stipulated in Clause 3.2.4. of the tariff guidelines 2005, CCTPL has not explained as to how any irreparable damage will be caused to it, if its request is not acceded to. Hence the entire proposal as received from the CCTPL (except the Annual Accounts) was circulated.

8. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal from the CCTPL alongwith the proposed draft Scale of Rates was forwarded to CHPT and also to the concerned users/user organisations for their comments. The comments received from the CHPT and some of the users were forwarded to the CCTPL as feedback information. The CCTPL has also responded on the comments of CHPT and the users.

9.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the CCTPL was requested to furnish additional information/ clarifications. The CCTPL has responded to our queries. The queries raised by us and reply of the CCTPL are tabulated below:

Sl. No.	Our queries	Reply of CCTPL
(A).	General:	
(i).	The revised tariff guidelines stipulate that tariff should be linked to benchmark levels of productivity. CCTPL has stated that it has	In the draft scale of rates, this should be incorporated.

	improved its crane productivity in 2009 to more than 27 moves per hour per quay crane, which may be incorporated in the existing conditionality prescribed at Section 2.12 in the Scale of Rates of CCTPL.	
(ii).	CCTPL has not filled up the table at Sl.No.8 of Form-1. CCTPL to state whether there is any deviation from the revised tariff guidelines in framing the current tariff proposal in reference.	We are taking into account the proceeding orders in the case of NSICT (TAMP/14/2008-NSICT Dt. Sep'08), JNPT (No.34 dt. 12-Mar-09) for the basis on which our tariff has been calculated.
(iii).	CCTPL has stated that its pricing strategy is performance based apart from cost based. CCTPL to bring out the impact of the anticipated improvement in performance on the unit price.	We have not indicated that the pricing is performance based. Please refer to our submission in Form -1 [In form-1 it is stated that pricing strategy is cost based and market based]
(iv).	This Authority vide paragraph no.14(xi) of its Order dated 28 March 2007 had advised CCTPL to gear up its internal system so that it can draw up its proposal supported by cost details for individual activities at the time of next review of its tariff. The CCTPL to furnish the cost elements considered in the proposed charges.	CCT do not maintain Activity based costing and hence this cannot be provided.
(v).	(a). The year 2009 is already over. Traffic and financial / cost details for 2009 may be furnished at actuals.	CCT has now changed its Statutory Accounting Period from Calendar Year to Financial Year and the first Accounts after the change has been drawn up for a period of 15 months ending 31st March 2009. Hence we will be reporting based on the FY. The account for the year 2009-10 is already over and the same has been incorporated in this submission.
	(b). Likewise, actuals for the period from January – May 2010 may be furnished.	The period of January to March 2010 is already covered within the period of the Audit Accounts. We are attaching the actuals for the period for April to June'10 as required by the Authority.
	(c). In the light of the actuals for the year 2009 and upto May 2010, the estimates for the subsequent years may be updated / revised, if necessary.	Done.
	(d). If CCTPL wants to take advantage of the full tariff cycle of 3 years, estimates for the year 2013 may also be furnished.	We have changed the statutory accounting period from Calendar year to Financial Year and hence the calculations of past profits have been done for the period upto Mar'2010. We have proposed the revised tariff effective for a 3 year period from April'2010 to March'2013.
(vi).	Rebates and discounts, if any, over the notified ceiling tariff, allowed by CCTPL during the years 2006-2009 and upto May 2010 may be furnished yearwise.	The tariffs are only ceiling levels and there is no bar in offering lower tariffs as clarified by the Authority from time to time.
B.	<u>Comparison of actuals vis-à-vis estimates provided earlier:</u>	

	Clause 2.13 of the tariff guidelines requires this Authority to review the actual physical and financial performance at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff. In this context and with reference to Form - 7 of the tariff proposal filed by CCTPL, the CCTPL to clarify / furnish the following:	
(i).	(a). From the reconciliation statement furnished by CCTPL to reconcile the difference between the profit shown in the Annual Accounts and the profit as furnished in the Cost statement, it is seen that the CCTPL has not considered the income and the expenditure related to the TSA movements in its cost statements. The nature of income therefrom and expenditure thereof may be furnished. The reason for excluding the income and expenditure related to TSA movements from the Cost statement may be explained. If the exclusion, is justified it cannot be confined only to direct revenue & expenditure. Overheads & Capital assets relevant to the activity should be apportioned and excluded.	The TSA movements represents the movement of Cargo from CCTPL CFS to Customer CFSs at locations outside Chennai, namely Bangalore, Hyderabad, Kochi , etc. The Tariff for this activity is outside the scope of TAMP vide its Order Clause 10(vi) of Order NO Tamp/45/2007-CCTPL Dt.19th June 2008. This is a miniscule activity compared to the operations of the Terminal and hence does not involve any allocable Over heads towards the same. Hence we have excluded the collection of charges and the corresponding payment to the Trucking contractors for delivering these cargoes to the above said destinations. Further we have discontinued this activity.
	(b). In the above mentioned Reconciliation statement, the CCTPL has also excluded the income and the expenditure related to the SFIS (Serve from India Scheme) in its cost statements. The CCTPL while responding to the points made by one of the user organizations in this regard has, inter alia, stated that the CCTPL has projected the return on capital employed and depreciation in its proposal only after excluding the capital addition arising from the use of SFIS scrips. In this regard, the CCTPL to establish with workings that it has considered reduced capital expenditure after excluding the SFIS scrips and the corresponding adjustment made in the depreciation.	Statement of the scrips under SFIS scheme received and the utilization there of is attached. Please refer to the reconciliation of the Form 3A profits with the Audited accounts where in the exclusion of the impact of the receipt as well as utilisation of the SFIS Scrip is clearly excluded. The asset values have also been excluded to the extent of the impact of SFIS Scrip as may be seen from the same reconciliation.
(ii).	The total of the operating expenses estimated for the years 2008 and 2009 together in the Review Order of June 2008 was ₹249.37 crores. In Form 7 furnished by CCTPL, the total of the operating expenses as shown in the Estimates column for the years 2008 and 2009 together is ₹259.44 crores. The CCTPL to explain the reason for the mismatch and the difference may be reconciled.	Said difference is reconciled and in the revised submission this difference no longer exists.
(iii).	During the last review of tariff of CCTPL in March 2007, the deletions in the gross block of assets in the year 2006, 2007 and 2008 on account of replacement of the (then) existing assets was assumed at the written down value	Yes; It is confirmed that Deletion is made in the Gross block as well as in the Accumulated depreciation and the asset is removed at Written down value.

	of the respective assets, in the absence of requisite details not being furnished by CCTPL during the proceedings, subject to verification of actuals at the time of next review. In this regard, paragraph no. 14(v)(s)(vi) of the Order dated 28 March 2007 may be referred to. The CCTPL to confirm that the deletions on account of replacement of assets in the year 2006, 2007 and 2008 are at the written down value of the respective assets.	
(iv).	This Authority vide paragraph no.14(v)(k) of its Order dated 28 March 2007 has allowed payment of technical service fee as an item of cost in the estimates for the years 2007 to 2009 subject to the condition that the CCTPL at the time of next review would produce the Income tax assessment Orders for each of the years to show that the concerned authorities have allowed this expenditure. The CCTPL, therefore, to furnish the Income tax assessment Orders for the years 2007 to 2009.	<p>The assessment for the FY years from 2006-07 is under progress, hence the assessment order could be furnished after the completion of the same. However the assessment order for the FY 2005-06 is furnished to demonstrate that Management Technical service fees is allowed by the Income Tax department as business expenditure.</p> <p>[The copy of the Order of Income Tax Authorities produced by CCTPL is for the financial year 2004-05 (Assessment year 2005-06) and not for FY 2005-06. The Income Tax Authorities have assessed the Technical Service Fee at ₹228.38 lakhs as against ₹234.83 lakhs computed by CCTPL. Accordingly, the Income Tax Authorities have ordered that an upward adjustment of ₹6.43 lakhs is required to be made in the income of the CCTPL]</p>
(v).	This Authority vide its Order dated 19 June 2008 allowed a 10% increase in the then existing tariff of CCTPL with effect from 1 August 2008. The CCTPL to update the estimated income with reference to the above said increase and furnish the revised comparative position of actuals vis-à-vis estimates.	Done in the revised tariff submission in Form 7.
(vi).	The CCTPL has considered 50% of the additional surplus earned during the tariff cycle of 2007 to 2009 for adjustment in future tariff. However, it is to be noted that the tariff fixed for the CCTPL for the tariff cycle 2007 to 2009 was subject to the condition of adjustment of entire additional surplus in the next cycle. In this regard, paragraphs 14(vi) and 14(x)(c) of the tariff Order dated 28 March 2007 may be referred to. The entire additional surplus earned during the tariff cycle 2007 to 2009 should be adjusted in the revised cost statement.	The CCTPL has furnished its response which is brought out in the later part of this note.
(C).	Financial/Cost Statement:	
1.	Capacity	
(i).	With reference to calculation of yard capacity	

	<p>CCTPL to clarify the following:</p> <p>(a). The yard capacity is dependent on 'ground slots', 'stack height', 'utilisation', 'peaking time' and 'dwell days'. In this context, CCTPL to state the reason for adopting different ground slots, different stack heights and different percentage of utilisation. The basis for considering 120% peaking factor may also be brought out.</p> <p>(b). CCTPL to estimate the yard capacity based on the parameters mentioned above considering the actuals each for the three years from 2007 to 2009. It may be confirmed that the parameters so considered will remain unaltered in the next three years in spite of the capital expenses proposed to be incurred for replacement/refurbishment / additions.</p> <p>(c). CCTPL has proposed an investment of ₹20 crores towards refurbishment of yard in the year 2011. CCTPL to intimate how the proposed refurbishment of yard has been factored into for determination of yard capacity.</p>	<p>CCTPL has container yard space of 14.6 hectares. Adopting the norms followed by TAMP in its Order no.34 dated 12 March 2009 in the case of JNPT (fixation of upfront tariff for container terminal at JNPT), the grand slot worked out to 4171 and the optimal yard capacity works out to 8,19,762 TEUs. The actual grand slot available in CCTPL is 3960. Even if the actual available grand slot is considered the yard capacity works out to 7,78,292 TEUs only. CCTPL has considered the one as per norms. [It has attached the working sheet]. The optimal capacity has been worked out as per 2005 tariff guidelines. The comparison of actuals and optimal capacity as per the previous order of the Authority is similar and hence should be adopted in the case of CCTPL.</p> <p>The expenses towards refurbishment of yards is primarily towards Yard 7 and balance crossover between yard 6 & 7, in which no refurbishment done in the past so many years. This does not involve creation of any additional capacity.</p>
(ii).	<p>With reference to calculation of quay capacity CCTPL to clarify the following:</p> <p>(a). The CCTPL in its proposal has stated that it has improved its crane productivity from 22 moves per hour in the year 2006 to over 27 in the year 2009. However, the quay capacity calculation shows that the CCTPL has considered the productivity of the crane at only 25 moves per hour. Explain the reasons why 27 moves per hour per Quay crane cannot be considered for assessing quayside capacity.</p>	<p>This has been considered based the Authority notification G No.27 Dt. 26- Feb-2008. However our capacity is constrained by Yard and hence considering 27 moves per hour do not impact the optimum capacity of the Terminal. The 2 old QCs are in the process of disposal and hence only 7 QCs are considered. Further we have based our revised submission on the optimal capacity as per TAMPs orders.</p>
	<p>(b). During the proceedings relating to the last general revision Order dated 28 March 2007, the CCTPL in addition to the then existing 7 quay cranes, had proposed procurement of additional cranes in the second half of the year 2007 and during the year 2009. The CCTPL in its current proposal has stated that it has invested in 2 brand new Quay cranes during September 2009. The CCTPL does not appear to have considered the additions of crane in its quay capacity calculation. CCTPL to review the position and revise the capacity of the terminal.</p>	<p>The 2 brand new QCs are procured as a replacement to the old 2 KHIC make QCs inherited from ChPT during 2001. Since they are only for replacement the overall QC number remains at 7 only and hence there is no change in capacity on account of this. These QCs are proposed to be disposed off during the years 2010-11 and 2011-12 respectively and the same have been duly removed in the calculation of Capital Employed.</p>
2.	<p>Traffic:</p>	
(i).	<p>With reference to estimation of traffic, CCTPL to clarify the following:</p> <p>(a). The CCTPL has assumed 3% traffic growth in 2010 over the actual traffic of the</p>	

	<p>year 2009 and 8% traffic growth for the year 2011 and 2012 over the container traffic estimated for the years 2010 at the Chennai Container Market. The container traffic estimated to be handled by CCTPL for the years 2010 to 2012 further assumes that the share of the 2nd container terminal at Chennai Port Trust (CHPT) during the year 2010 is expected to be 35% for the year 2010 and 36% for the year 2011. The CCTPL to furnish the analysis made in this regard.</p>	<p>2nd terminal has taken away 2 services (1 mainline / 1 coastal) from CCT. Indflex2 / TCI which generates about 16,500 TEUs a month. Apart from that they have Minimum guarantee to achieve for which they are expected to take away some other services from CCTPL. If looked in to their growth they have already on an average taken 20%-25% of Chennai volume which was handled by CCTPL. And same is expected to go up due to the above said reason.</p>
	<p>(b). The CCTPL to furnish the details of the actual container volume handled during the period of 5 months from January 2010 to May 2010 and also the container mix.</p>	<p>Total Volume = 4,75,070 TEUs , this represents 3,51,489 containers. [Ratio is 1.35]</p>
	<p>(c). Commissioning of second container terminal at CHPT was known to CCTPL in September 2009. The reasons for induction of additional quay cranes despite the anticipated diversion of traffic may be explained.</p>	<p>We are in a competitive zone & efficiency is one of our selling point. To retain our customers from moving to our competitor we are required to provide a global service level, for which we had to invest & safeguard our interest. Further we are required as per the licence agreement to replace equipments.</p>
	<p>(d). The capacity utilisation of quayside facilities at the projected traffic will be only around 50%. The proposed capital expenses should be justified in the light of the anticipated traffic diversion to the extent of about 30%.</p>	<p>The investments is only replacement to the existing infrastructure to support our efficiency improvement. And there is no new infrastructure that is being built in our system.</p>
3.	<u>Operating Income:</u>	
	<p>(a). Note 3 to Form 2B of the prescribed formats for tariff proposal adopted by this Authority requires the operator to provide detailed computation of income with reference to the estimated traffic. However, no such computation has been furnished by CCTPL. CCTPL to furnish detailed computation of income with reference to the estimated traffic at CCTPL's existing Scale of Rates and the proposed Scale of Rates for all the years under consideration separately for container handling and storage.</p>	<p>It has provided revised workings.</p>
	<p>(b). The CCTPL has stated that it has considered the impact of discount arising out of the proposed volume discount scheme in its estimation of operating income for the years 2010 to 2012. However, the CCTPL to furnish the income estimation for the years 2010 to 2012 strictly based on the existing Scale of Rates. Financial impact of the additional proposed tariff items may be shown separately.</p>	<p>In our revised tariff application this is incorporated.</p>
	<p>(c). Apart from the general increase in rate proposed, the CCTPL has also proposed introduction of some new services / facilities. The yearwise additional revenue implication</p>	<p>Working Sheet is attached , the same have been incorporated in the income estimation.</p>

	arising from these new services may be quantified itemwise and considered in the income estimation for all the years under consideration. The workings in this regard may also be furnished.	
4.	<u>Operating Cost:</u> CCTPL has adopted different percentages as escalation factor in the estimation of operating cost. As already communicated by us vide our letter No.TAMP/27/2005-Misc. dated 18 May 2010, an escalation factor of 3.76% per annum will be considered for the expenditure projections in the cost statement.	Specific justifications have been provided for increases in Labour cost, Power cost and Fuel, which are beyond the control of CCTPL. In respect of all other expenditure the approved escalation factor of 3.76% has been considered.
(i).	<u>Operating and Direct Labour:</u> (a). There appears to be a mistake in the calculation of operating labour cost for the years 2008 and 2009. The product of the number of employees and average cost per employee does not match with the amount furnished by CCTPL in its cost statement.	In the current submission the numbers are matching.
	(b). The average cost per employee for the year 2010 is estimated to increase by around 44% as compared to the average cost per employee for the years 2008 and 2009. Likewise, the average cost per employee for the year 2011 and 2012 is estimated to increase by around 10% over the respective previous years. The estimated increase in average cost per employee may be justified with detailed workings for all the years under consideration.	The Wages for the Operators of QC and RTG are governed by a Long Term Settlement (LTS) for a 3 year period. The last LTS period has ended in April'2010 and the company is in the process of negotiating the wages for the next LTS period namely May'2010 - April'2013. This settlement is a tripartite settlement signed in the presence of the Labour Commissioner of Tamil Nadu after protracted negotiations with the Unions. Historically the increase percentage will be higher during the 1st year and nominal increases during the next 2 years. During the last LTS period CCTPL had to give an increase of 45% in the 1st year based on the settlement. Since the increase during the current settlement is also expected to be on the above lines, we have considered 45% increase in the 1st year followed by 6% increase for the subsequent years. Considering the practical scenario, the Authority will appreciate that this is not in the nature of escalation in the rate but a contractual obligation as per the labour practices of settlements and hence these cannot be treated at par with other expenses with normal inflation.
(ii).	<u>Maintenance Labour:</u> (a). Similarly, there appears to be a mistake in the calculation of maintenance labour cost for the years 2008 and 2009. The product of the number of employees and average cost per employee does not match with the amount furnished by CCTPL in its cost statement.	In the current submission the numbers are matching.

	(b). Likewise, the estimated increase in average cost per employee which is around 22% in the year 2010 over the average cost per employee during 2008 and 2009 and around 15% increase per annum for the years 2011 and 2012 may be justified with detailed working for all the years.	Salary increase have been considered based on the market scenario and with a view to retain talent. However we have not made significant increase in the manpower in Projections for 2010 - 2013. The majority of the employees under maintenance fall under the nature of work of an operator. Though they are not under union and covered under settlement, we will have to match the wage increases for this category in line with the increases for the unionized category.
(iii).	Equipment running cost:	
(a).	Power Cost: (i). Around 37% increase in the per TEU consumption of electricity estimated for the years 2010 to 2012 over the consumption of power per TEU for the year 2009 may be justified.	There are two major reasons attributed to the increase in the electricity charges, one is the addition of Twin QCs in the total pool have gone up to 3Nos from 1No due to this we observe a 30% increase forecast on the QC consumption. Also the reefer volumes are going up day by day and hence we have considered higher reefer volume and values in our estimates.
	(ii). CCTPL to justify for around 10% increase in the unit cost of electricity estimated for the year 2010 as compared to the unit cost for the year 2009. The actual unit cost of electricity applicable for the month of May 2010 may be furnished.	The Tamil Nadu Electricity Board has not increased power tariff for more than 5 years and a committee has been setup to look into the price increase proposal for the power users. Indications are that there could be increase for the HT users and the same is estimated to be atleast 10%.
	(iii). The CCTPL has also considered a fixed cost element in the estimation of its total power cost. The components forming part of the estimated fixed charges may be listed out with cost details for all the years under consideration with justification for the estimated fixed charges. The actual fixed charges paid/ payable may be justified supported by documentary proof.	Due to installation of Brand new Twin lift Quay Cranes and also the increase in Reefer volume it has been necessary for us to increase the maximum demand from KVA 2100 to KVA 2565, this has resulted in Fixed charges payable towards electricity charges.
(b).	Fuel Cost: (i). There appears to be a mistake in the calculation of fuel cost for the year 2008, which may be rectified.	The reduction in the per TEU consumption of fuel cost is achieved by implementing process change as well as replacement by Fuel efficient engines in many of the RTGs.
	(ii). The increase of around 11.62% in the estimated unit cost per litre for the year 2010 as compared to the unit cost for the year 2009 may be justified.	This is a justified increase and the same is also confirmed with the recent increase in the diesel price by 15% in the last 6months from ₹34.41 - ₹39.46 per liter. In the light of the above we have reviewed and revised our estimated increase to 15%. The price of diesel is not following the pattern of the normal inflation and the Central Government is infact

		considering a decontrolled mechanism for the diesel prices which is at the moment backed up by subsidies. We had considered a base price of ₹38.41 for the year 2010 in our earlier submission in Nov'09 and even in a span of 8 months this price has gone up to ₹39.57 per liter, with further increase in the offing. Hence we would request the Authority to consider the special nature of this expense and accept the escalation rates as proposed by at 15%									
(c).	<p><u>Repairs & Maintenance Cost:</u></p> <p>(i). CCTPL to furnish a detailed working for the estimated repairs and maintenance cost of equipments and electrical installations for all the years under consideration.</p> <p>(ii). CCTPL to justify the repair and maintenance cost estimated for the year 2010 which is around 22% higher as compared to the average repair and maintenance cost incurred during the years 2008 and 2009.</p>	<p>[The list attached by CCTPL shows major items of spares envisaged for replacement in the year 2010-11 to 2012-13 with estimated cost of replacement for each item. The yearwise total cost of replacement is as given below:</p> <table> <tr> <td>2010 – 11</td><td>-</td><td>₹197.43 lakhs</td></tr> <tr> <td>2011 – 12</td><td>-</td><td>₹211.34 lakhs</td></tr> <tr> <td>2012 – 13</td><td>-</td><td>₹256.41 lakhs</td></tr> </table> <p>The repairs and maintenance cost includes the periodical D-checks to be conducted for the QCs and RTGs on attainment of certain level of moves. Hence the YOY percentage will not be a realistic evaluator of the fact. However the average increase per annum is now reduced to 10%, based on the above reasoning. Also it is confirmed that the Repairs and Maintenance cost is less than 2% of gross cost of Electrical and Mechanical Machinery as per 2008 guidelines.</p>	2010 – 11	-	₹197.43 lakhs	2011 – 12	-	₹211.34 lakhs	2012 – 13	-	₹256.41 lakhs
2010 – 11	-	₹197.43 lakhs									
2011 – 12	-	₹211.34 lakhs									
2012 – 13	-	₹256.41 lakhs									
(iv).	<u>Efficiency Gain:</u>										
	(a). In the workings furnished by CCTPL in Form – 6 for Efficiency gains, the CCTPL has not bifurcated each cost group into fixed and variable component to establish that the cost reduction has arisen on account of efficiency gains. The CCTPL, therefore, to work out the efficiency gains based on the variable component. The workings should clearly indicate the consumption of resources and the rate per unit of resources.	Fuel cost and ITV are entirely variable expenditure, this is because ITV hire charges are paid on per TEU basis. Also diesel is consumed for RTGs, RS, Forklifts and Terminal Vehicles, which have bearing on the terminal Volume. Insurance is an entirely fixed cost. In the power cost we have removed the fixed element and only the Variable component is indicated in the current submission.									
	(b). In the Form – 3A furnished by CCTPL, the CCTPL has considered the effect of Efficiency gains twice, i.e. one as efficiency gain as allowed by TAMP from 2004-07 and the other as Efficiency gain for the year, as stated by CCTPL. The reasons for claiming Efficiency gain under two category may be explained with justification.	Based on the tariff order reference case TAMP/45/2007 - CCTPL Dt.19-Jun-2008 para 10(ix) the CCTPL share of ₹68 per TEU has been considered. Over and above the efficiency improvements CCTPL have done further improvement during 2007- 2009 , which has been included in the TAB - efficiency gain , where in we have calculated the efficiency gain due to CCT on account of operational efficiency and the corresponding									

		cost reduction in the four areas of - 1) Power 2) Fuel , 3) ITV Hire and 4) Insurance.
	(c). In the light of the steep escalation in the estimated expenses proposed, the rationale for claiming efficiency gain in the estimates should be adequately explained.	The rationale behind the claiming of the efficiency gain is that, irrespective of the cost escalations which are beyond the control of the terminal, CCTPL has made several process improvement initiatives and thus achieved the quantitative savings in the expenditure.
(v).	<u>Equipment Hire Charges:</u> The CCTPL to explain/ furnish the following:- (a). The workings for estimated equipment hire charges for the years 2008 to 2012 may be furnished.	CCTPL has furnished workings.
	(b). The list of equipments taken on hire/ proposed to be taken on hire may be furnished validated with documentary evidence.	Forklift and Yard Marshalling Vehicles are hired. Contract Copies are Attached. 1. Forklift Services [CCTPL has furnished a copy of the Rates appearing to form part of agreement entered between it and a private party for providing forklift services, which reads as follows: "Contractor shall be compensated for performance of the Services @ ₹67,500 (Rupees sixty seven thousand five hundred only) per month per FLT from 1 st January 2009 to 31 st December 2009 and @ ₹69,400 (Rupees sixty nine thousand four hundred only) per FLT per month from 1 st January 2010 to 31 December 2010. Contractor shall raise an invoice on CCT giving details of the FLT's hired in the last month, in a format approved by CCT. Six (6) Electrical forklifts are to be deployed in operations. Contractor may raise an invoice on estimated charges due for the month on the 1 st of the next month and agree to offer 1.5% cash discount on invoice value if payment is made within 3 working days. In the event a forklift is not available for use due to reasons assignable to the contractor, CCT shall deduct pro rata hire charges." 2. Yard patrolling services [The CCTPL has furnished a copy of Agreement entered by it with a private party for provision of yard patrolling services and the term of the Agreement is for the calendar year 2009]
	(c). CCTPL has estimated container traffic of 8.52 lakh TEUs for the period of 9 months in the year 2009 and a traffic of 7.80 lakh TEUs for the year 2010. In this context, the estimates of equipment hire charges at a higher level for the year 2010 inspite of a lower traffic during	As indicated earlier ITV hire charges are paid based on the No. of TEUs handled and hence it is proportionate to the volume. We have now considered the increase as per TAMP guidelines.

	2010 may be justified.									
(vi).	<p><u>Lease rentals:</u></p> <p>It appears that the arbitration award is under challenge by CHPT before Hon'ble High Court of Madras. CCTPL to furnish the present status of this case and interim orders, if any, passed by the Court.</p>	<p>The present position in the matter is that ChPT has filed an appeal in the High Court before the Division bench to set aside the arbitration award and made a claim for a total amount of lease rent plus interest thereon. The High Court has admitted ChPT's appeal and a date for hearing to commence is awaited. CHPT has not applied for any stay and hence none was granted by the high court. IN the event of an unfavourable order CCT would have to pay the lease rentals. It may be noted that ChPT's demand is for ₹77.34 Crores whereas our provision is only ₹52.74 Crores. This provision is based on the same lease rentals which were paid during 2006. Given that the matter is pending with court, in the event of an unfavourable order CCT will have to pay the amount and hence it is only prudent that the amount may be allowed. In case of any additional amounts payable over and above the provision, CCT reserves its right to claim the same with retrospective effect in future submissions. Also should the court decide the case in favour of CCT, the said amount may be adjusted in the future submissions. We request TAMP to continue to adopt the position as adopted in the 2007 order given that a retrospective addition will make our tariff extremely uncomparable and uncompetitive in a scenario where CCT is placed with retaining its volume given the growth in capacity in South India with the development of II terminal which is functional now and Vallarpadam which is shortly start operation and expected to attract volumes from common hinterlands.</p>								
(vii).	<p><u>Insurance:</u></p> <p>The CCTPL has not furnished the basis for the estimated insurance cost. The estimates of insurance cost may be justified with reference to actual payment made to insurance company. A copy of the Agreement entered into with insurance company(ies) may be furnished.</p>	<p>[The CCTPL has furnished copies of insurance policies for insurance of cargo handling liability and port property for the period of insurance from 1.10.2009 to 30.9.2010. The premiums as indicated in the policies are as given below:</p> <table><tr><td>1. Internet Insured (cargo handling facility)</td><td>₹7.28 lakhs</td></tr><tr><td>2. Internet Insured (physical loss, destruction or damages (including machinery breakdown) to the insurable Internet)</td><td>₹8.93 lakhs</td></tr><tr><td>3. Internet Insured (Material damage to the property and consequential loss)</td><td>₹0.99 lakhs</td></tr><tr><td></td><td>₹17.20 lakhs</td></tr></table>	1. Internet Insured (cargo handling facility)	₹7.28 lakhs	2. Internet Insured (physical loss, destruction or damages (including machinery breakdown) to the insurable Internet)	₹8.93 lakhs	3. Internet Insured (Material damage to the property and consequential loss)	₹0.99 lakhs		₹17.20 lakhs
1. Internet Insured (cargo handling facility)	₹7.28 lakhs									
2. Internet Insured (physical loss, destruction or damages (including machinery breakdown) to the insurable Internet)	₹8.93 lakhs									
3. Internet Insured (Material damage to the property and consequential loss)	₹0.99 lakhs									
	₹17.20 lakhs									
(viii).	<p><u>Other expenses:</u></p> <p>(a). CCTPL to list out the items considered with cost details under "other expenses".</p>	<p>Security Service, Lashing Charges, CFS Labour, Site Cleaning and STP maintenance.</p>								

	<p>(b). (i). The tariff proposal mentions about lashing contract, CFS & Checkers contract and marketing expenses. We do not find these items of cost in the cost statement furnished by CCTPL. CCTPL to explain the treatment given to these items of cost in the cost statement.</p> <p>(ii). Estimates for lashing contract rates and CFS and checkers contract rates may be validated with documentary proof supported by workings for the estimates.</p>	<p>Lashing Contract, CFS and Checker Contracts are included in Other Expenses and Marketing expenses are included in General Overheads.</p> <p>Contract Copies are attached.</p> <p>[1. the Agreement entered by CCTPL with private party for providing lashing services is for a period one year from 01.01.2009 to 31.12.2010.</p> <p>2. The Agreement entered by CCL with private party for providing services of checkers is for a period of 2 years from 01.01.2009 to 31.12.2011.</p> <p>3. The Agreement entered by CCTPL with a private party for providing CFS services is for a period from 01.2.2009 to 31.12.2010.]</p>
(ix).	<p><u>Technical Services Fee:</u></p> <p>CCTPL to establish the reasonableness of technical services fee estimated in the cost statement for all the years under consideration applying the yardstick of "arms length relationship" as required under clause 2.8.2. of the revised tariff guidelines.</p>	<p>The arms length relationship in these transactions has already been assessed by Income Tax department and the assessment is completed upto FY 2005-06.</p> <p>[CCTPL has furnished a copy of the Assessment order for the FY 2004-05 (AY 2005-06)]</p>
(x).	<p><u>Depreciation:</u></p> <p>CCTPL has proposed additions to the gross block of fixed assets. There are also deletions from the gross block of fixed assets. In the absence of sufficient details regarding exact date of commissioning of additions to the fixed assets and date of deletion of fixed assets, we are not able to scrutinize the depreciation figures furnished by the CCTPL. Therefore, CCTPL to furnish detailed workings for the estimated depreciation for all the years under consideration bearing in mind clause 2.7.1. of the revised tariff guidelines. The rates of depreciation adopted may also be furnished giving reference to the Companies Act or provisions of concession agreement as the case may be.</p>	<p>CCTPL has furnished a list of proposed additions to the Gross block for 2010 to 2013.</p> <p>It has not furnished workings for the estimated depreciation.</p>
(xi)	<p><u>Overheads:</u></p>	
	<p>(a). CCTPL to list out the items of expenditure considered under the management and administration overheads.</p>	<p>Salary of Management staff and the related Staff welfare expense.</p>
	<p>(b). The estimated management and administration overheads for the year 2010 is around 38% more than the average expenditure for the years 2008 and 2009. The estimated management and administrative overheads for the years 2011 and 2012 is</p>	<p>Due to recessionary conditions prevailed during 2008-09, only marginal increases were given to employees in the Calendar year 2009 and 2010. Increase is based on Market Trend. For the years 2011 and 2012 increase is based on the normal market scenario.</p>

	around 15% more than the estimated expenditure of the respective previous years. CCTPL to justify the estimates.	
	<p>(c). (i). The items considered under 'General Overheads' may be listed out.</p> <p>(ii). Similarly, the estimated general overheads for the year 2010 is around 19% more than the average expenditure for the years 2008 and 2009. The estimated general overheads for the years 2011 and 2012 is around 10% more than the estimated expenditure of the respective previous years. CCTPL to justify the estimates.</p>	<p>R&M Building, Yard, Wharf and Pavements Electricity - Admin Building, Office Cleaning Charges, Printing & Stationary, Travel and Marketing Expenses, Communication Cost, Professional Charges - Audit Fess and Legal Charges, Hardware & Software Maintenance and Licence Cost.</p> <p>In the current submission, increase as per TAMP guidelines is incorporated</p>
(xii).	<p>Preliminary Expenses:</p> <p>The preliminary expenses have to be spread over the entire project period for the reasons explained in the earlier orders passed by this Authority. The CCTPL does not appear to have considered the preliminary expenses for writing off during the years 2010 to 2012.</p>	<p>The preliminary expenses value is insignificant compared to the over all project cost and hence this has been charged off based on the normal accounting norms. Since removing this and charging off in the entire project period will only result in unnecessary reconciliation in the submission without any material benefit TAMP is requested to agree to the book basis of write off.</p>
5.	Finance & Miscellaneous Income:	
	<p>Terminal Value:</p> <p>The CCTPL has stated that US\$ 10 million has been considered as Terminal benefit and discounted at 15% per annum to arrive at the notional income for all the years under consideration. However, it is seen that the CCTPL has not considered the discounted terminal value as notional income. Further, this Authority had considered terminal value at US\$ 1 million in the earlier Orders. The reason for mentioning the terminal value as US\$ 10 million in the instant proposal may be clarified. The basis for 15% discounting factor proposed to be considered for discounting the terminal value to arrive at the notional income may be intimated.</p>	<p>We have noted that the Authority has agreed to consider the terminal value in the last two or three tariff cycles and the Authority has reversed the position on the terminal benefits in its order 2007 for the years 2007, 2008 & 2009. Therefore we have removed the terminal value from our application.</p>
6.	Capital employed:	
(i).	Fixed Assets:	
	<p>(a). Gross Fixed Assets:</p> <p>The value of gross fixed assets at the beginning of the year 1 April 2009 amounting to ₹50105 lakhs matches with fixed assets schedule forming part of annual accounts of CCTPL for the financial year ending 31 March 2009. However, the value of various</p>	<p>Reconciliation furnished - Grouping errors rectified.</p>

	categories of fixed assets forming part of gross fixed assets shown in the cost statement for the year 2009 do not match with the relevant items shown in the Accounts. This may be clarified and the differences may be reconciled.	
	(b). CCTPL to list out the value of the assets considered under "others".	Licence Fees paid to Chennai Port Trust.
(ii).	Additions to the gross block:	
	(a). The actual additions made by CCTPL to its gross block of assets during the year 2009 to the extent of ₹113.91 crores, may be supported with documentary proof.	The additions have been updated upto Mar'10 and the list is attached. The actuals additions during the year 2009-10 is ₹94.11 crores excluding the impact of SFIS Scrip and the major item in this is the purchase of 2 brand new QCs from ZPMC. The documentary proof is attached.
	<p>(b). (i) The details of additions to the gross block furnished in Form 4B for the year 2010 do not match with the information furnished in Form-4A. CCTPL to furnish full details in Form 4B regarding additions to the gross block for the year 2010.</p> <p>(ii). The CCTPL has proposed to purchase two nos. of additional RTG's during the year 2010 reportedly to keep the equipment terminal ratio at 1:3 for QC:RTG. The total number of QCs and RTGs available yearwise may be furnished. CCTPL to confirm whether addition of the two RTG's are as per the Licence Agreement entered between CCTPL and CHPT.</p> <p>(iii). CCTPL to intimate the status of action initiated to procure the RTGs at the cost of ₹17.50 crores and status of proposed investment in information technology (₹15.13 crores), furniture & fixtures (₹0.20 crores) and buildings (₹0.26 crores) during the year 2010. Documentary support to show the action taken towards these capital additions may be furnished.</p>	<p>Reconciliation showing the matching of 4A and 4B is attached. However please note that 4B is furnished for Individual assets cost exceeding ₹1 Crore only.</p> <p>This RTGs are replaced as per the LA provisions.</p> <p>The RTGs are planned during the year 2011-12 and the process will be initiated by December 2010. We have already made an investment in Information Technology for a value of ₹70 Lakh and the same is also commissioned upto June'10.</p>
	(c). CCTPL to confirm whether the proposed investment of ₹8.50 crores in 2011 and ₹9 crores in 2012 towards replacement of 1 no. each of RTG is in accordance with the LA provisions.	This RTGs are replaced as per the LA provisions.
	(d). It may be noted that only completed and commissioned assets should alone be counted for capital employed. The work-in-progress shall not be taken into account. A confirmation	It is confirmed that only Commissioned assets are taken into account for calculating Capital Employed.

	in this regard may be furnished.	
7.	Working Capital: (i). CCTPL to furnish the basis for the estimated sundry debtors for all the years under consideration.	As per the provisions of the Major Port Trust Act, the service charges to the port are payable before availing the services. However please refer to clause 2.6.(I)(iv) of the scale of rates of CCTPL, where in it is indicated that "the delay in payment by the users will be counted only 10days after the date of raising the bills by CCTPL". This clause has been understood to mean a 10 day credit period to the customers. We request TAMP to remove the clause and replace with specific clause with that the payments are to be made in advance in line with the MPT Act. Hence we have considered 7 day turnover as Debtors at any point of time.
	(ii). CCTPL to furnish detailed workings for the estimated pre-payments for all the years under consideration. In this connection, paragraph no. 10(v)(iv) of Order dated 19 June 2008 passed by this Authority disposing of the review application filed by CCTPL, may be referred to.	This represents the eligible MAT credits under Income Tax Act, Advance Taxes paid for ₹3486 Lakhs and CENVAT Credit ₹408 Lakhs and the rest is advances paid to suppliers and Expenses like Insurance premium, which is in the normal course of business. It is expected to stay at current levels.
	(iii). CCTPL to furnish detailed workings for the estimated inventory for all the years under consideration bearing in mind clause 2.9.9. of the revised tariff guidelines.	Inventory is computed as per norms specified under 2.9.9 considering the 1 years average consumption of the spares excluding Fuel.
	(iv). The basis for estimated allowable cash balance for all the years under consideration may be furnished.	This is at the current levels and no major increase is estimated.
8.	Scale of Rates:	
(i).	The CCTPL has formulated its proposed Scale of Rates considering an increase of 18% over the existing tariff at CCTPL. The additional services / facilities proposed to be provided to the users and the benefit of productivity improvements accruing to users justifying this hike may be listed out.	This has been addressed during our presentation to the Trade. A copy of the same is attached herewith.
(ii).	CCTPL to furnish detailed working with cost elements considered to arrive at the charges proposed for normal containers, ICD containers, Transshipment containers, hazardous and Over Dimensional Containers. As already stated this Authority vide paragraph no.14(xi) of its Order dated 28 March 2007 had advised CCTPL to gear up its internal system so that it can draw up its proposal supported by cost details for individual activities at the time of next review of its tariff.	CCT do not maintain Activity based costing and hence this cannot be provided.
(iii).	Similar working with cost elements considered may be furnished towards the charges proposed for services for hatch covers, restows, shut out, storage and miscellaneous charges.	CCT do not maintain Activity based costing and hence this cannot be provided.

(iv).	The proposed note 2.6 (ii) may be modified in line with clause 2.18.2 of the revised tariff guidelines and the rate of interest may be updated with the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India.	We want this clause to be removed in the light of our mention in the covering letter (Payment has to be made in advance) and interest has to start from 0 day - Refer our response to Point 7 (i) above.
(v).	The proposed charges (section 3.1.1., 3.2.1. & 3.3.1.) for handling of containers include the cost of rendering lashing/unlashing services. Though the CCTPL has considered an increase of 18% in the handling charges, it has not considered increasing the corresponding rebate to be allowed when lashing/ unlashing are not provided by the CCTPL.	This has been updated in the current submission.
(vi).	The proposed new tariff items may be justified with reference to cost of providing the service / cost of the facilities availed. Suitable tariff schedule in respect of these items be drawn up.	CCT do not maintain Activity based costing and hence this cannot be provided.
(vii).	Charges leviable at CFS are already prescribed in Indian Rupee.	Please refer to Scale of Rate effective 01-08-2008 Clause 3.2.3 , where in the charges for Stuffing/ Destuffing of cargo at CFS has been indicated in US\$. CCTPL requests that this Tariff item may be converted in to INR. We have also made the required changes in the proposed Scale of Rated submitted by us.
(viii).	Documentary support in respect of the claim that the trade pays around ₹2000/- for clearing jammed first locks may be furnished.	This is Optional charge and none of the trade has objected to this. We are given to understand that the rates charged by other CFS's for this work is ₹2000/-.
(ix).	The proposal does not clarify whether the proposed weightment charges is optional at the request of the users for the service or compulsorily levied on all containers handled by CCTPL.	CCTPL is creating a facility for Weighment of all the containers coming into the terminal. However this is purely optional and we do not expect much takers for this service unless made mandatory by Government Authorities and hence no income is considered in the proposal.
(x).	CCTPL has claimed that enbloc movement of containers have improved yard productivity. While justifying scaled down estimates of storage income, CCTPL has pointed out average dwell time of import boxes as 1.2 days. In such a scenario, the reasons for reducing free period is not clear. CCTPL to furnish a detailed dwell time analysis and also to explain how the existing free period is detrimental in achieving the optimal yard capacity assessed.	The terminal requires reduction in dwell time to optimally serve its customers. The current dwell time is to be taken as a bench mark for terminal performance and efficiencies. It is with this in view that the terminal requires to disincentives increased dwell of containers and therefore the request for reduction in free days.

9.2.

The other submissions made by CCTPL are furnished below:

- (i). CCTPL has made a thorough review of the earlier proposal in the light of the observations made by the Authority as well as the feedback received from the Trade.

Consequently it is now proposed to increase all the tariff items by 13.77% as against an increase of 18% proposed earlier. The Trade had mentioned at the hearing that CCTPL is providing a 5 star facility and that is one of the sample feedback about CCTPL service to the Trade. Even at this movement there are congestions at various Indian ports including the JNPT, where shipping lines have proposed for congestion surcharge, we in Chennai have been able to demonstrate an exemplary performance by way of GCR, Vessel Turn around time and Truck Turn around time.

- (ii). Based on the capacity worked out, we have considered a volume of 8,20,000 TEUs Per Annum for the current submission. Please refer to Authority's order No TAMP/55/2008 dt.30th December'2008, where in Para 2.1, the Authority has stated that "in order to encourage the Volume efficiency, the tariff fixation will be based on volumes equivalent to the standard capacity of the terminal". The same has been confirmed by the Authority in Para 4 of the said order.
- (iii). As per the minutes of meeting under the chairmanship of minister shipping reference PR – 14019/6/2002-PG dated 14/09/2003, a decision has been taken in the case of CCTPL the offer of the second highest bidder should be accepted as cost of CCTPL for the purpose of arriving at the tariff. CCTPL was directed to send a proposal and their calculations on this basis. We have considered 27% of the revenue share which is the offer of the second highest bidder.
- (iv). As per the provision of the Major Port Trust Act, the payment to the services rendered by us are to be paid by the customers before availing the services, however the clause 2.6.(i) (iv) of the Scale of Rates of CCTPL mentions *"The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the CCTPL. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates"*. This clause has been understood by the users of our services to mean a 10days credit period, which is not the intention of the Authority. Hence, we request the Authority to delete this clause and replace the same with the following:

"Payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trust Act and the delay in payments by the users will be counted from the date of raising the bills by the CCTPL".

- (v). Para 2.13 of the TAMP notification G No.39 dt.31st March'2005, which reads as follows:

"2.13. The actual physical and financial performance will be reviewed at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff. If performance variation of more than + or – 20% is observed as compared to the projections, tariff will be adjusted prospectively. While doing so 50 % of the benefit / loss already accrued will be set off while revising the tariff"

TAMP order G No.89 Dt.18th April '2007 para 14. (vi), reads as follows:

"The CCTPL has considered 12.5% container traffic growth for the year 2007 over the preceding year 2006. In that case, considering the actual traffic of 2006 at 829307 TEUs handled by CCTPL, the traffic for 2007 works out to 932970 TEUs. However, keeping in view the designed capacity of 914033 TEUs for the year 2007, the traffic estimate of 914952 TEUs made by CCTPL for the year 2007 is considered."

The traffic estimates for the years 2008 and 2009 are lower than the estimated traffic for the year 2007. The reduction for the years 2008 and 2009 is based on the impact of the reported commissioning of the 2nd container terminal at CHPT in the year 2008. The operator has repeatedly maintained that fixation of tariff without considering the anticipated volume decrease would be prejudicial to its tariff proposal. Since the 2nd container terminal operator has already been issued with Letter of Intent in November 2006, as confirmed by CHPT, there is a case to factor effect of the 2nd container terminal while estimating the traffic of CCTPL. It is relevant here to mention that CHPT has also indirectly endorsed the position maintained by the operator and recommended acceptance of traffic projections made by CCTPL.

CCTPL maintains that the 2nd terminal would commence operations even from January 2008, though it has considered the effect of commencement of operations by the 2nd terminal from 1 July 2008 in its traffic estimation for the year 2008. Since the 2nd terminal operator has to complete the construction within 18 months from March 2007, as stated by the CHPT, it may be reasonable, to reckon with the impact of the commissioning of 2nd terminal from the last quarter of the year 2008 instead of July 2008 on the traffic estimate made by CCTPL for the year 2008.

CCTPL has estimated its container traffic for the year 2008 at 865,521 TEUs. On the basis of 12% market share of the second container terminal out of the total volume of 10,29,321 TEUs at CHPT, CCTPL has estimated 1,20,000 TEUs to be handled by the second operator for a period of six months from July 2008. Since the second operator may commence operations in the last quarter of 2008, CCTPL may handle 60,000 TEUs in addition to its estimated traffic of 865,521 TEUs. Thus, 9,25,521 TEUs are considered as the traffic at CCTPL for 2008.

The estimated traffic of 7,49,346 TEUs for the year 2009 reported by CCTPL is relied upon duly recognising the impact of the anticipated commencement of the 2nd container terminal. However, if any undue advantage is found to have accrued to the terminal operator due to wrong estimation, the additional surplus so earned will be adjusted fully”.

From the above the Authority may know that the date of commencement of the 2nd terminal as stated by CCT was not an estimate but an Actual based on the facts available at that time. The Authority's order states that CHPT has also endorsed the position of CCTPL. The Authority itself after the representation from CHPT has found, it may be reasonable, to reckon with the impact of the commissioning of 2nd terminal from the last quarter of the year 2008 instead of July 2008 on the traffic estimate made by CCTPL for the year 2008.

Further the Authority states that “However, if any undue advantage is found to have accrued to the terminal operator due to wrong estimation, the additional surplus so earned will be adjusted fully”.

The actual position was that the 2nd terminal started in June'2009. We understand that there were technical problems and also an accident involving a QC immediately on commencement of the operations. If everything would have gone as per the schedules indicated earlier CCT's estimations would have in fact happened.

Since there was no wrong estimation by CCTPL as stated above, the Authority should not adjust 100% of the Past Profits.

Further the Authority has stated in Para 14 (x):

“If continuance of the existing tariff during the tariff cycle of 2007 to 2009 or the revised tariff, if any, for the year 2009 is found to have allowed the Operator to earn

additional surplus due to any wrong estimation, such surplus will be adjusted fully in the next cycle".

A reading of the above along with the earlier para only confirms that the adjustment of 100% if any has to be only for the year 2009 and cannot be for the years 2007 and 2008.

In view of the above, a maximum of 50% only of the past profits can be considered for the adjustments.

- (vi). During the period 2007 to 2010, we have received duty free Scrip from the Director General of Foreign Trade for a value of ₹36.33 crores. The value of this scrip is usable in lieu of the duty liabilities on the import of equipments, Spares and Consumables. We have utilized the scrip to discharge the duty liability for procurement of the RTGs and QCs for a value of ₹27.10 crores. While it has been accounted as an income in the P & L Account, it is by no means a revenue receipt. The value of duty utilized for procurement of capital items will infact be added to the capitalization of the Assets. There by increasing the cost of Asset as against the normal procurement. While it is purely an accountant's way of expressing the benefit of the scrip and the corresponding accounting, we do not want to display a higher capital employed because of this adjustments. On the other hand, considering that as revenue in our projections is also not correct. Hence we have removed the impact of the SFIS scrip in our submissions and the same has been explained with a clear working sheet.

9.3. The CHPT was also requested to furnish its specific comments with reference to the points contained in the CCTPL's general revision proposal. The CHPT has furnished its specific comments. The specific points referred to the CHPT and reply of the CHPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Specific comments raised by us	Reply of CHPT
(i).	Capacity of the terminal assessed at 11.77 lakh TEUs each for the years 2007 to 2012.	The CHPT has no specific remarks to offer.
(ii).	Container traffic estimated by CCTPL at 7.80 lakh TEUs, 8.20 lakh TEUs and 8.50 lakh TEUs each for the years 2010 to 2012 respectively and the reasons adduced by CCTPL for reduction in traffic in the next 3 years.	CCTPL has projected reduced container traffic for the years 2010 to 2012 and has attributed the reason for reduction on account of the competition from the CCTPL, which seems to be in order.
(iii).	Actual additions to the Gross block of assets to the tune of ₹113.91 crores during the year 2009 and the proposed additions to the tune of ₹33.08 crores, ₹34.46 crores and ₹11.87 crores each for the years 2010 to 2012 respectively.	The details of the additions to the Gross block have been furnished by the CCTPL in form-4B of its proposal. The same has been perused and it is found that the proposals of addition with regard to purchase of new equipments such as RTG, reach stacker etc., seems to be in order. However, CHPT has no specific remarks to offer on the investment to be made by CCTPL with regard to Network and other communication equipments (both hardware and software).
(iv).	Purchase of 2 quay cranes amounting to ₹113.22 crores in the year 2009, proposed procurement of 2 RTG's during the year 2010, the proposed replacement of one each RTG during the years 2011 and 2012 and the proposed refurbishment of yard amounting to ₹21 crores in the	

	year 2011.																
(v).	Estimated Lease rentals payable by CCTPL to CHPT may be verified and confirmed. The present status of the dispute between CHPT and CCTPL in this regard may be intimated.	<p>The statement showing the details of lease rentals payable by the CCTPL as per agreement and the payment made by the CCTPL as per the orders of the Madras High Court is furnished.</p> <p>[As per statement furnished by CHPT, the lease amount payable as per licence agreement and the lease amount paid/ payable by CCTPL as per Hon'ble High Court order given below:</p> <p style="text-align: right;">(₹ in lakhs)</p> <table border="1"> <tr> <th>Sl. No.</th><th>Wharf</th><th>Period</th><th>Lease amount payable as per LA with 5% annual escalation</th><th>Lease amount paid / payable as per the High Court Order at ₹1 per Sq. Mtrs. With 30% escalation after every 5 years.</th></tr> <tr> <td>1.</td><td>285 Meter wharf (40, 190 sq. mtr.) (lease years 19th August to 18 August)</td><td>August 02-03 to August 12-13</td><td>2604.26</td><td>5.30</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>600 mtr. Wharf (2,10,500 sq. mtrs) (Lease year 1st December to 30 November)</td><td>December 01-02 to December 12-13</td><td>15282.55</td><td>31.32</td></tr> </table> <p>As regards the present status of the dispute between CHPT and CCTPL on lease rental, the remarks are furnished as under.</p> <p>In the Arbitral dispute in respect of payment of royalty charges by the CCTPL towards land upfront premium, lease rent and escalation, the Arbitral Tribunal passed the award dated 8.3.2006 rejecting the claim of the CHPT and allowed the counter claim of the CCTPL to the extent of ₹33.77 Crores with interest @ 9% from 28.2.2005 onwards towards future dues from the CCTPL till the date of adjustment against the dues payable by them. As per the Award, the Licensee the CCTPL shall only pay ₹1/- per sq. mtr. Per annum towards the licensee fee with retrospective effect from 30.11.2001 onwards for the entire license period of 30 years ending 29.11.2030.</p> <p>Aggrieved by the above Arbitral award, the port appealed before the Hon'ble High Court of Madras. The High Court by its order dated 9.6.2008, dismissed the claim of the port and confirmed the award of the Hon'ble Arbitral Tribunal. As such, the port has challenged the Single Judge order before the Hon'ble Division of Madras High Court and the matter is yet to be listed for hearing and is pending before the Hon'ble High Court.</p>	Sl. No.	Wharf	Period	Lease amount payable as per LA with 5% annual escalation	Lease amount paid / payable as per the High Court Order at ₹1 per Sq. Mtrs. With 30% escalation after every 5 years.	1.	285 Meter wharf (40, 190 sq. mtr.) (lease years 19 th August to 18 August)	August 02-03 to August 12-13	2604.26	5.30	2.	600 mtr. Wharf (2,10,500 sq. mtrs) (Lease year 1 st December to 30 November)	December 01-02 to December 12-13	15282.55	31.32
Sl. No.	Wharf	Period	Lease amount payable as per LA with 5% annual escalation	Lease amount paid / payable as per the High Court Order at ₹1 per Sq. Mtrs. With 30% escalation after every 5 years.													
1.	285 Meter wharf (40, 190 sq. mtr.) (lease years 19 th August to 18 August)	August 02-03 to August 12-13	2604.26	5.30													
2.	600 mtr. Wharf (2,10,500 sq. mtrs) (Lease year 1 st December to 30 November)	December 01-02 to December 12-13	15282.55	31.32													

10.1. A joint hearing in this case was held on 29 June 2010 at the Chennai Port Trust premises. The CCTPL revised its proposal and made a power point presentation of its revised proposal. At the joint hearing, the CCTPL and the user organizations made their submissions.

10.2. As decided at the joint hearing, the CHPT was requested to furnish specific comments on some of the points contained in CCTPL's proposal. In the joint hearing, it was stated that the dispute regarding the lease rentals payable by the CCTPL to CHPT has already been settled by the Hon'ble High Court of Madras. On the grounds that the CHPT has filed an appeal before the Division Bench, the CCTPL has estimated the lease rentals payable in the future years as per the original claim of the CHPT. It was confirmed by both CCTPL and CHPT that the Division Bench has not stayed the orders of the Hon'ble Single Judge Bench of the Madras High Court. In this context, CHPT was requested to furnish a detailed note on the lease rental payable by the CCTPL, *inter alia*, bringing out the lease rentals to be paid by CCTPL for the past period as well as for the next three years as per the orders of the Madras High Court. The lease rental payable by the CCTPL as per the LA has been furnished by the CHPT, is as follows:

CCTPL lease rental calculations towards 285 metres of wharf

Years	Period 19.8.02 to 18.8.03	Rate in ₹	5% increase	Rate after increase in ₹	Sq. mt.	Month	Per sq. mt.	Lease amt. due as per agree. in ₹	Years	Rate in ₹ (30% esc after every 5 years	Sq. mt.	Lease amt due as per High Court Order in ₹
1	Aug 02-03	3800	-	3800	40190	12	100	18328840	1	1	40190	40190
2	Aug 03-04	3800	190	3990	40190	12	100	18242972	2	1	40190	40190
3	Aug 04-05	3990	200	4190	40190	12	100	20207532	3	1	40190	40190
4	Aug 05-06	4190	210	4400	40190	12	100	21220320	4	1	40190	40190
5	Aug 06-07	4400	220	4620	40190	12	100	22281336	5	1	40190	40190
6	Aug 07-08	4620	231	4851	40190	12	100	23395403	6	1.3	40190	52247
7	Aug 08-09	4851	243	5094	40190	12	100	24567343	7	1.3	40190	52247
8	Aug 09-10	5094	255	5349	40190	12	100	25797157	8	1.3	40190	52247
9	Aug 10-11	5349	267	5616	40190	12	100	27084845	9	1.3	40190	52247
10	Aug 11-12	5616	281	5897	40190	12	100	28440052	10	1.3	40190	52247
11	Aug 12-13	5897	295	6192	40190	12	100	29862778	11	1.69	40190	67921
								280428378				636106

CCTPL lease rental calculations towards 600 metres of wharf

Years	Period 19.8.02 to 18.8.03	Rate in ₹	5% increase	Rate after increase in ₹	Sq. mt.	Month	Per 100 sq. mt.	Lease amt. due as per agree. in ₹	Years	Rate in ₹ (30% esc after every 5 years	Sq. mt.	Lease amt due as per High Court Order in ₹
1	Dec 01-02	3800	-	3800	210500	12	100	86888000	1	1	210500	210500
2	Dec 02-03	3800	190	3990	210500	12	100	100787400	2	1	210500	210500
3	Dec 03-04	3990	200	4190	210500	12	100	105839400	3	1	210500	210500
4	Dec 04-05	4190	210	4400	210500	12	100	111144000	4	1	210500	210500
5	Dec 05-06	4400	220	4620	210500	12	100	116701200	5	1	210500	210500
6	Dec 06-07	4620	231	4851	210500	12	100	122536260	6	1.3	210500	273650
7	Dec 07-08	4851	243	5094	210500	12	100	128674440	7	1.3	210500	273650
8	Dec 08-09	5094	255	5349	210500	12	100	135115740	8	1.3	210500	273650
9	Dec 09-10	5349	267	5616	210500	12	100	141860180	9	1.3	210500	273650
10	Dec 10-11	5616	281	5897	210500	12	100	148958220	10	1.3	210500	273650
11	Dec 11-12	5897	295	6192	210500	12	100	156409920	11	1.69	210500	355745
12	Dec 12-13	6192	310	6502	210500	12	100	164240520	12	1.69	210500	355745
								1828288280				3132240
								280428378				

11.1. The CCTPL under cover of its letter dated 26 July 2010 revised its proposal earlier filed by it in November 2009. In the submissions made by CCTPL in its letter dated 26 July 2010, the

CCTPL has revised its traffic estimates for the years 2010-11 to 2012-13 by considering traffic at the level of standard capacity of the container terminal as determined by CCTPL at 8.20 lakh TEUs each for the years 2010-11 to 2012-13. The CCTPL has generally followed the formula prescribed in the upfront tariff guidelines of February 2008 assuming some deviations from the norms prescribed in the 2008 guidelines. It has considered full pass through of revenue share for all the years under consideration.

11.2. A comparative position of its original proposal of November 2009 and revised proposal of July 2010 is tabulated below:

Sl. No.	Particulars	As given by CCTPL in original proposal filed in November 2009			As given by CCTPL in its revised proposal filed in July 2010		
		On Calendar year basis			On Financial year basis		
		2010	2011	2012	2010-11	2011-12	2012-13
1.	Traffic (in TEUs)	780000	820000	850000	82 0000	820000	820000
2.	Operating Income at existing level of tariff (₹ in lakhs)	21130	22155	22924	21835	21835	21835
3.	Net Deficit(-) (₹ in lakhs)	-5848	-6628	-6402	-3635	-4900	-4684
4.	Adjustment of 50% of surplus of 2007-09 (₹ in lakhs)	1794	1794	1794	2215	2215	2215
5.	Net adjusted surplus / deficit (₹ in lakhs)	-4054	-4834	-4608	-1420	-2686	-2469
6.	Net Deficit(-) as % of operating income	-19%	-22%	-20%	-7%	-12%	-11%
7.	Average net surplus / deficit as a percentage of operating income	-20.33%			-10.04%		

11.3. The revised proposal was circulated to the CHPT and the concerned users for their comments. The comments has been forwarded to the CCTPL as feedback information. The CCTPL has not furnished its comments.

12. The CCTPL was requested to furnish further information/ clarification arising out of the revised proposal filed by it as well as its replies furnished to the additional information / clarification sought by us earlier. The CCTPL has responded to our further queries. Queries raised by us and response of CCTPL is tabulated below:

Sl. No.	Our queries	Reply of CCTPL
1.	The Cost statement forming part of the revised proposal filed by CCTPL reflects an average deficit of around 10% for a period of three years viz. 2010-11 to 2012-13. The reason for seeking an increase of 13.77% in all the tariff items may be clarified.	<p>It is true that the Cost statement indicates an average deficit of 10% before the Tariff increase proposal. However, the second highest royalty being 27% of Revenue is pass through, and the impact of this cost on the tariff increase has to be considered while fixing the new tariff. The average deficit has become 0 after incorporating the 13.77 % rate increase. We are also indicating the following formula which explains this clearly:</p> <p>Deficit before Tariff increase (i.e. 10%) = 10.00</p> <p>Royalty Impact on the above (10 * 27%) = 2.70</p> <p>Royalty Impact on the above (2.7 * 27%) = 0.73</p> <p>Impact due to Technical Service Fee = 0.34</p>

	<p>2. The CCTPL was to update/ revise the estimates for the subsequent years 2010-11 to 2012-13 in the light of the actual traffic and financial/ cost details for the year 2009-10. The updated cost statement for the years 2010-11 to 2012-13 furnished by CCTPL are not found to be in line with the request made by us. The CCTPL to update and furnish the revised cost statement for the year 2010-11 to 2012-13 based on the actual traffic and financial/ cost details for the year 2009-10.</p>	<p>Total Increase in Tariff proposed= 13.77</p> <p>We have submitted our original proposal dated 24th November based on the estimated volumes for the years 2010-11 to 2012 -13'. However after perusing the various TAMP orders passed by the Authority, it has been found that TAMP has adopted the practice of fixing tariff as per the capacity.</p> <p>Extract from No: TAMP/14/2008 – NSICT September 2008: Page No: 26 Paragraph 13 are quoted</p> <p>Further excerpts of the Authority's order in the case of NSICT Vide the Authority's order Reference TAMP/55/2008 – NSICT Order Passed on 30th Day of December 2008 Para No: 5 in Page 3 was quoted.</p> <p>Other than the above, orders passed by the Authority in the case of PSA SICAL Tuticorin (G No. 214 dt.30th December'2008, GTI (G No.71 dt.16th March'2010), Mangalore Port (G. No. 29 dt. 19th January '2009 and JNPT, the Authority has further refined the manner and method of calculation of optimal capacity which is specified as per clause 2.9.10 of the 2005 guidelines.</p> <p>2005 Guidelines Para 2.9.10</p> <p>Return allowed will be linked to the utilisation factor of the capacity of the port/terminal as assessed by them considering the berth length and other facilities / equipments provided. In line with the Government policy of ports maintaining spare capacity to avoid congestion and timely development of additional facilities, maximum permissible Return will be allowed for capacity utilisation of 60% and above. When the capacity utilisation is found to be in the region of 50% to 60%, a decision on pro-rata reduction in the maximum permissible return to be allowed will be decided on case to case basis after analysing the factors leading to capacity under utilisation. The method of determining designed capacity of ports will be standardized.</p> <p>In line with the requirement of this guide line and past TAMP orders we have reworked and submitted the revised calculations vide our letter dated 26th July'2010, in response to TAMP's requirement.</p>
3.	<p>Capacity:</p> <p>The CCTPL was requested earlier, vide our letter dated 22 June 2010, inter alia, to furnish the reason for adopting different ground slots to arrive at the total ground slots of 3960 considered by it in the yard capacity estimation in its original proposal of</p>	<p>We confirm that we have not considered 3960 ground slots in the yard capacity estimation. While we confirm the actual ground slots are only 3960, we have considered 4171 ground slots as per the norms adopted by the Authority through its various orders and calculated the capacity accordingly. The same has been</p>

	<p>November 2009. However, the CCTPL has not furnished the reasons for adopting different ground slots to arrive at the total ground slots of 3960. The CCTPL to furnish the reasons.</p>	<p>clarified in our letter dated 26th July 2010.</p> <p>Though we have indicated that our yard capacity based on the actual ground slots available (3960 Slots) is 7,78,292 TEUs, we have considered a volume of 8,20,000 TEUs, as the capacity based on the norms and done all workings in our Tariff application based on the same. Hence we confirm that 3960 is not considered for our workings.</p>
4.	<p><u>Operating Income:</u></p> <p>(i). Note 3 to Form 2B (Income Projections) of the prescribed formats for tariff proposal adopted by the Authority requires the operator to provide detailed computation of income with reference to the estimated traffic. The CCTPL in its reply has stated to have provided the workings. It seems that CCTPL is drawing reference to Form – 2B, which reflects only the income from each category of containers and does not furnish the detailed computation of income. The CCTPL to furnish detailed computation of income with reference to the updated estimated traffic at CCTPL's existing Scale of Rates and the proposed Scale of Rates for all the years under consideration separately for container handling and storage without the impact of volume discount scheme.</p>	<p>We have provided the detailed breakup for Form 2B. Please note that the same is based on the Volumes based on capacity as explained in our response 2 above.</p> <p>[The said statement provides only income estimation for various activities for the year 2010-11 to 2012-13 at the existing and proposed levy of tariff. It does not contain the detailed computation of income as requested by us. It has stated that the income estimation is based on volumes at standard capacity].</p>
	<p>(ii). The Exchange rate considered by CCTPL in the estimation of the income for the years 2010-11 to 2012-13 may be furnished.</p>	<p>Exchange rate has been considered at ₹44.94 per USD based on the Reserve Bank of India Rate on 31st March'2010. We have considered a uniform rate for the projection period based on the earlier order in the case of CCT Refer Para 10 (iii) "Since estimates for 3 years are considered, it is expected that short term fluctuations in exchange rate may get evened out over the period of 3 years. In any case, the actual income realized by the CCTPL during the current tariff validity period including on account of dollar denominated tariff will be reckoned with at the time of the next tariff revision in terms of Clause 2.13 of the guidelines"</p>
5.	<p><u>Operating Cost:</u></p>	
(i).	<p><u>Operating and Direct Labour:</u></p>	
	<p>(a). The mistake in the calculation of operating labour cost (product of the number of employees and average cost per employee does not match with the amount furnished by CCTPL in its cost statement) for the years 2008-09 and 2009-10, stated to have been rectified by CCTPL, is not rectified in the Form – 3B.</p>	<p>The tripartite wage settlement is for a period of 3 years. The last settlement has already been over in April '10 and the negotiation for the current settlement (i.e. from May'10 to April'13) is under progress. CCTPL had to give an increase of approximately 53% only in the Salary and Annual bonus components excluding the incentives. As a documentary evidence, CCTPL has furnished a sample pay slips of few employees and also a working</p>
	<p>(b). The CCTPL has considered an increase of around 44% in the average cost per</p>	

	<p>employee for the year 2009-10 as compared to the year 2008-09. As stated by CCTPL, the increase will be on account of tripartite wage settlement. The CCTPL to furnish documentary evidence to support the increase of around 44% in the average cost per employee.</p>	<p>sheet to support the increase of 53%. Also please note that we have enclosed the documentary evidence of the last tripartite agreement, wherein this increase can be seen in page no. 3 of the document with a title "wage increase over all". A Copy of the tripartite agreement is attached. Keeping this in mind and also the high inflation which has taken place in the last three years we have considered a conservative estimate of around 44% towards this. We request that our submissions be considered as it is.</p> <p>Employee Count and Cost details for 2007, 2008-09 and 2009-10 are as given below</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Head Count</th><th>2007</th><th>2008-09</th><th>2009-10</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Operators</td><td>199</td><td>183</td><td>177</td></tr> <tr> <td>Supervisors</td><td>79</td><td>83</td><td>84</td></tr> <tr> <td>Management Staff</td><td>12</td><td>12</td><td>12</td></tr> <tr> <td colspan="4">Cost in INR (Lakh)</td></tr> <tr> <td>Operators</td><td>428</td><td>575</td><td>484</td></tr> <tr> <td>Supervisors</td><td>181</td><td>295</td><td>280</td></tr> <tr> <td>Management Staff</td><td>153</td><td>133</td><td>129</td></tr> </tbody> </table> <p>We confirm that the above corrections have been incorporated in Form 3B, in the current submission</p>	Head Count	2007	2008-09	2009-10	Operators	199	183	177	Supervisors	79	83	84	Management Staff	12	12	12	Cost in INR (Lakh)				Operators	428	575	484	Supervisors	181	295	280	Management Staff	153	133	129
Head Count	2007	2008-09	2009-10																															
Operators	199	183	177																															
Supervisors	79	83	84																															
Management Staff	12	12	12																															
Cost in INR (Lakh)																																		
Operators	428	575	484																															
Supervisors	181	295	280																															
Management Staff	153	133	129																															
(ii).	<p><u>Maintenance Labour:</u></p> <p>Similarly, the mistake in the calculation of maintenance labour cost (product of the number of employees and average cost per employee does not match with the amount furnished by CCTPL in its cost statement) for the years 2008-09 and 2009-10, stated to have been rectified by CCTPL, is not rectified in the Form - 3B.</p>	<p>Employee Count and Cost details for 2007, 2008-09 and 2009-10 are as given below</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Head Count</th><th>2007</th><th>2008-09</th><th>2009-10</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Service Men</td><td>6</td><td>4</td><td>0</td></tr> <tr> <td>Supervisors</td><td>87</td><td>90</td><td>87</td></tr> <tr> <td>Management Staff</td><td>15</td><td>15</td><td>15</td></tr> <tr> <td colspan="4">Cost in INR (Lakh)</td></tr> <tr> <td>Service Men</td><td>6</td><td>2</td><td>0</td></tr> <tr> <td>Supervisors</td><td>223</td><td>318</td><td>251</td></tr> <tr> <td>Management Staff</td><td>135</td><td>152</td><td>134</td></tr> </tbody> </table> <p>We confirm that the above corrections have been incorporated in Form 3B, in the current submission</p>	Head Count	2007	2008-09	2009-10	Service Men	6	4	0	Supervisors	87	90	87	Management Staff	15	15	15	Cost in INR (Lakh)				Service Men	6	2	0	Supervisors	223	318	251	Management Staff	135	152	134
Head Count	2007	2008-09	2009-10																															
Service Men	6	4	0																															
Supervisors	87	90	87																															
Management Staff	15	15	15																															
Cost in INR (Lakh)																																		
Service Men	6	2	0																															
Supervisors	223	318	251																															
Management Staff	135	152	134																															
(iii).	<p><u>Equipment running cost:</u></p>																																	
(a).	<p><u>Power Cost:</u></p> <p>(i). The CCTPL has justified the increase in the power consumption per TEU on the ground that 2 additional quay cranes have been added to the total pool of equipments and also that CCTPL estimates to handle more Reefer volumes. With reference to the additional quay cranes, the CCTPL has confirmed that the new Quay cranes are in replacement of the existing cranes and as such the number of total equipments will not</p>	<p>The variable power consumption is of two parts; one relating to QC and the other relating to the Reefers. In order to explain this better we have now incorporated the breakup of QC & Reefer in our workings. Please refer to form 3B. While the QC consumption per TEU is fairly uniform, the consumption of Reefer per Reefer-TEU varies with respect to the dwell as well as the temperatures at which to be maintained. We have observed an average power consumption of 200 per Reefer-TEN in 2008-09 (15m) and 151 per Reefer-TEU in 2009-10. Based on this historical trend we have considered an average</p>																																

<p>undergo a change. Also, the quay cranes being new, may consume less power as compared to the old ones which are being replaced.</p> <p>With reference to the additional reefer volumes, it may be noted that, the number of Reefer containers estimated to be handled during the years 2010-11 to 2012-13 are in fact less, as per its revised proposal, as compared to the actual Reefer volumes handled in the past. Therefore, the CCTPL to justify the increase in the power consumption.</p>	<p>of 180units per Reefer-TEU for the future periods (i.e. from 2010-11 to 2012-13). TAMP may please review the current submission and accept the same.</p>														
<p>(ii). CCTPL to furnish documentary evidence in support of the increase in the unit rate of electricity considered by CCTPL in the estimation of power cost.</p>	<p>Copy of TNEB Notification along with letter received from ChPT - Notification of Tamil Nadu Electricity Board published on 01.08.2010 in "The Hindu" and through TNEB's Web site is furnished</p>														
<p>(iii). In spite of a specific query in this regard, the CCTPL has not furnished documentary evidence to support the fixed electricity charges paid/ payable by CCTPL. The CCTPL to furnish the requisite documentary evidence</p>	<p>Fixed electricity charges includes two elements viz.,</p> <p>a) The power consumed for Administrative building, Yard lighting etc., which are independent of the volume and (This has been considered based on the historical consumption pattern)</p> <p>b) The fixed demand charges charged by ChPT (Documentary evidence required by the Authority is attached.</p> <p>c) Demand charges are attached:</p> <table border="0"> <tr> <td>No. of KVA</td><td>- 2565</td></tr> <tr> <td>Rate per KVA</td><td>- ₹300/- per KVA</td></tr> <tr> <td>Fixed Demand (2565 *300)</td><td>- ₹7,69,500/-</td></tr> <tr> <td>Add : Meter Rent (2*1200)</td><td>- ₹ 2400/-</td></tr> <tr> <td>Add 5% Electricity Tax on</td><td>- ₹ 38,595/-</td></tr> <tr> <td>Total Fixed Demand pm</td><td>- ₹8,10,495/-</td></tr> <tr> <td>Total Fixed Demand pa</td><td>- ₹97,25,940/-</td></tr> </table> <p>(for the FY 2010-11)</p> <p>The charges for the subsequent years has been considered with the escalations factors as per the TAMP guidelines.</p>	No. of KVA	- 2565	Rate per KVA	- ₹300/- per KVA	Fixed Demand (2565 *300)	- ₹7,69,500/-	Add : Meter Rent (2*1200)	- ₹ 2400/-	Add 5% Electricity Tax on	- ₹ 38,595/-	Total Fixed Demand pm	- ₹8,10,495/-	Total Fixed Demand pa	- ₹97,25,940/-
No. of KVA	- 2565														
Rate per KVA	- ₹300/- per KVA														
Fixed Demand (2565 *300)	- ₹7,69,500/-														
Add : Meter Rent (2*1200)	- ₹ 2400/-														
Add 5% Electricity Tax on	- ₹ 38,595/-														
Total Fixed Demand pm	- ₹8,10,495/-														
Total Fixed Demand pa	- ₹97,25,940/-														
<p>(b). <u>Repairs & Maintenance Cost:</u></p> <p>To a query to furnish detailed working for the estimated repairs and maintenance cost of equipments and electrical installations for all the years under consideration, the CCTPL has just furnished the list of Major Spares Replacement for the years 2010-11 to 2012-13. Also the list is with respect to the spares replacement to the tune of ₹197.43 lakhs, ₹211.34 lakhs and ₹265.40 lakhs as against</p>	<p>Repairs & maintenance cost cannot be accurately estimated and more so when the machines are getting older and older the maintenance costs are likely to go up. Based on the past 3 years we have observed that the maintenance costs are around 1.7% of the Equipment costs. While the fact remains that the expenses are likely to go up, we have taken a conservative estimate of maintaining the</p>														

	the estimated Repairs and maintenance cost of ₹550 lakhs, ₹605 lakhs and ₹665 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively. The CCTPL to furnish a detailed working to arrive at the estimates of Repairs and Maintenance Cost for all the years under consideration.	same percentage of expenses to the Asset costs. We also request the Authority to refer to the normative norms for this category of expenses, which is fixed as 7% of cost of all mechanical and electrical equipments. However we have also provided list of major items. We request TAMP to consider the numbers as submitted by us.
(iv).	<p>Efficiency Gain:</p> <p>(a). In the workings furnished by CCTPL for Efficiency gains incase of Power and Fuel Cost, the CCTPL has simply divided the entire variable cost with the traffic, without factoring the consumption of resources and the rate per unit of resources. The efficiency on the part of CCTPL can be recognized only if the cost reduction has arisen on account of reduction in the consumption of resources, as was determined during the last general revision of CCTPL. The CCTPL to rework its efficiency gains workings.</p>	With respect to the power cost the amount indicated is the total cost of power consumed in the Terminal for the respective years. Please note that the electricity tariffs have remained same during the period Jan'07 – Mar'10 and hence the savings in cost truly represents the savings due to efficiency. However we are providing the breakup of Fixed and Variable electricity cost. Fixed and Variable Unit Workings are furnished.
	(b). In the workings furnished by CCTPL for Efficiency gains incase of ITV hire, the relevance of considering the power cost is not clear.	The word power cost is a typographical error, and it should be replaced with ITV hire. We apologize for the same.
	(c). The CCTPL has considered insurance cost as an item in the Efficiency gain calculation. The CCTPL to establish how the efficiency of CCTPL has an impact on the insurance cost. Further, the relevance of considering power cost in the calculation is not clear.	The Insurance cost is based on the value of the assets and also the claim pattern of the insured. By implementing safe work process and with proper maintenance of the machines we were able to bring in the efficiency in this area and thereby able to reduce the Insurance cost Year over Year in spite of the additional investment. The words "power cost" may be read as "Insurance cost" and we apologize for the typographical error.
(v).	<p>Equipment Hire Charges:</p> <p>The CCTPL was to furnish documentary evidence in support of the equipments taken on hire. The CCTPL has furnished copies of documents in respect of hire of forklift and YMV. Documentary evidence in support of hire of ITV, has not been furnished.</p>	<p>Documentary evidence in support of hire of ITV is attached. The per TEU rate for ITV hire being paid to the contractors is ₹85.</p> <p>[The agreement is valid for a period of 3 years from 1 July 2008 to 30 June 2011]</p>
(vi).	<p>Lease rentals:</p> <p>The CCTPL to furnish the lease rentals payable by it to CHPT calculated as per the Arbitration Award for the past period from the date of effect of Arbitration Award as well as for the 3 years from 2010-11 to 2012-13, supported by workings.</p>	Lease Rentals Working has been furnished. As the Authority is aware, the arbitration award has been challenged by CHPT and matter is under appeal before the Madras High Court. Since the matter is subjudice, we would request Authority to consider the amounts as indicated in our submission. In the event of CCTPL getting the final judgment in its favour, the entire amount may be adjusted at that point of time. Any interim adjustment made now will jeopardize our position as we may not be in a position to realize the same due to changing market conditions as well as, it would put the

		<p>trade to severe strain at a later date in case the judgment is not in favour of CCT.</p> <p>[The lease rent payable for past period and for further period as per Arbitration Award is tabulated below as given by CCTPL</p> <p>Lease rent payable as per Arbitration Award for past period</p> <table><tr><th rowspan="2">Particular</th><th colspan="2">Period</th><th rowspan="2">Amount paid by CCTPL Sq. mt.</th><th rowspan="2">No. of years</th><th rowspan="2">No. of months</th><th rowspan="2">Amount payable</th></tr><tr><th>From</th><th>To</th></tr><tr><td>Stage I assets (600 m berth)</td><td>30.11.01</td><td>31.3.10</td><td>211,000</td><td>9</td><td>4</td><td>1,969,333</td></tr><tr><td>For stage II assets (285 m addl. Berth)</td><td>19.8.02</td><td>31.3.10</td><td>40,190</td><td>7</td><td>7</td><td>304,777</td></tr></table> <p>Lease rent payable as per Arbitration Award for future period</p> <table><tr><th rowspan="2">Particular</th><th colspan="2">Period</th><th rowspan="2">Amount paid by CCTPL Sq. mt.</th><th rowspan="2">No. of years</th><th rowspan="2">No. of months</th><th rowspan="2">Amount payable</th></tr><tr><th>From</th><th>To</th></tr><tr><td>Stage assets (600 m berth)</td><td>1.4.10</td><td>31.3.13</td><td>211,000</td><td>3</td><td>0</td><td>633,000</td></tr><tr><td>For stage II assets (285 m addl. Berth)</td><td>1.4.10</td><td>31.3.13</td><td>40,190</td><td>3</td><td>0</td><td>120,571</td></tr></table>	Particular	Period		Amount paid by CCTPL Sq. mt.	No. of years	No. of months	Amount payable	From	To	Stage I assets (600 m berth)	30.11.01	31.3.10	211,000	9	4	1,969,333	For stage II assets (285 m addl. Berth)	19.8.02	31.3.10	40,190	7	7	304,777	Particular	Period		Amount paid by CCTPL Sq. mt.	No. of years	No. of months	Amount payable	From	To	Stage assets (600 m berth)	1.4.10	31.3.13	211,000	3	0	633,000	For stage II assets (285 m addl. Berth)	1.4.10	31.3.13	40,190	3	0	120,571
Particular	Period			Amount paid by CCTPL Sq. mt.	No. of years					No. of months	Amount payable																																					
	From	To																																														
Stage I assets (600 m berth)	30.11.01	31.3.10	211,000	9	4	1,969,333																																										
For stage II assets (285 m addl. Berth)	19.8.02	31.3.10	40,190	7	7	304,777																																										
Particular	Period		Amount paid by CCTPL Sq. mt.	No. of years	No. of months	Amount payable																																										
	From	To																																														
Stage assets (600 m berth)	1.4.10	31.3.13	211,000	3	0	633,000																																										
For stage II assets (285 m addl. Berth)	1.4.10	31.3.13	40,190	3	0	120,571																																										
(vii).	<p>Depreciation:</p> <p>CCTPL was to furnish detailed workings for the estimated depreciation for all the years under consideration bearing in mind clause 2.7.1. of the revised tariff guidelines. The CCTPL was also to furnish the rates of depreciation adopted by it giving reference to the provisions of Companies Act or provisions of concession agreement as the case may be. In reply, the CCTPL has only furnished the list of assets estimated to be added to the Gross Block of Assets during the years 2010-11 to 2012-13. The CCTPL to furnish the requisite details.</p>	<p>Detailed working for the estimated depreciation for all the years along with rates of depreciation adopted is furnished. We confirm that we have considered the rates of depreciation as prescribed by the companies Act which is as per the clause 2.7.1 of the guidelines.</p>																																														
6.	<p>Capital employed:</p>																																															
(i).	<p>Fixed Assets:</p> <p>(a). The value of gross block of fixed assets at the beginning of the year 1 April 2009 amounting to ₹49376 lakhs in the revised Form – 4A, does not match with fixed assets schedule forming part of annual accounts of CCTPL for the financial year ending 31 March 2009, which shows a balance of ₹50105 lakhs. The difference may be reconciled and a correct revised grouping of the assets may be furnished.</p>	<p>Please refer to the Para on SFIS Scrip in our submission dated 26th July'10; we have removed the impact of SFIS scrip in the Capitalization as indicated therein. The position is reconciled as given below:</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>As of Mar'09</th><th>As of Mar'10</th></tr><tr><td>Gross Block as per Annual Accounts</td><td>50,105</td><td>60,961</td></tr><tr><td>Less : SFIS impact removed</td><td>729</td><td>2,710</td></tr><tr><td>Gross Block as per Form 4A</td><td>49,376</td><td>58,251</td></tr></table>	Particulars	As of Mar'09	As of Mar'10	Gross Block as per Annual Accounts	50,105	60,961	Less : SFIS impact removed	729	2,710	Gross Block as per Form 4A	49,376	58,251																																		
Particulars	As of Mar'09	As of Mar'10																																														
Gross Block as per Annual Accounts	50,105	60,961																																														
Less : SFIS impact removed	729	2,710																																														
Gross Block as per Form 4A	49,376	58,251																																														

	(b). To a query requesting CCTPL to furnish documentary proof in support of the actual additions made by CCTPL to its gross block of assets during the year 2009-10, the CCTPL has just furnished a statement showing the capital cost and the other associated costs with reference to the purchase of 2 Quay Cranes amounting to ₹9304 lakhs. The CCTPL to furnish documentary proof in support of ₹9402 lakhs during the year 2009-10.	Documentary proof in support of Actual additions – 2009-10 have been furnished.																
	(c). With reference to the CCTPL replacing its existing quay cranes with two new quay cranes, the CCTPL to furnish the actual number of Quay cranes, Rail mounted Gantry Crane, Rubber tyre gantry crane, and all other equipments being used at its terminal. The CCTPL to furnish the gross value of each type of equipment as considered in the Closing Gross Block of Plant and Machinery in the Annual Accounts for the year ending 31 March 2010 for perusal.	List of Plant & Machinery with QTY and Value for the year ending 31-03-2010 is furnished. [The list shows the gross block of plant & machinery at ₹39564.11 lakhs as on 31.3.2010]																
	(d). CCTPL has already acquired two new quay cranes in replacement of the existing quay cranes in the year 2009-10. However, the CCTPL proposes to dispose the existing cranes only during the years 2010-11 and 2011-12 respectively. CCTPL has reported that it has excluded the value of the cranes to be replaced, in the calculation of Capital Employed. It is not clear as to in which year the Written Down Value (WDV) of replaced quay cranes is excluded. The CCTPL to exclude the WDV of the replaced quay cranes from the capital employed relating to the year 2009-10 itself. It also to exclude the corresponding cost relating to operating the replaced quay cranes from the time of replacement of the said quay cranes. The cost statement may be modified suitably. The CCTPL also to estimate the profit/ loss on the disposal of the said two quay cranes and account such profit/ loss suitably in the Cost statement.	Depreciation workings are furnished. In the same working please refer to para "Deletion during the year", you will find that 1QC had been excluded in the year 2010-11 and the other QC during 2011-12. Please note that we have considered a realistic assumption of disposing of these cranes during the years 2010-11 and 2011-12. While we do not expect any profit or loss in respect of QC disposed of during 2010-11, we have considered a profit of ₹70 Lakh for 2011-12. <table><tr><th>Particulars</th><th>QC 1</th></tr><tr><td>WDV as on 31-03-2010</td><td>61.12 lacs</td></tr><tr><td>Expected Realisation</td><td>61 lacs</td></tr><tr><td>Profit (Loss) on sale of Asset</td><td>No profit/Gain</td></tr></table> <table><tr><th>Particulars</th><th>QC 2</th></tr><tr><td>WDV as on 31-03-2011</td><td>No Value.</td></tr><tr><td>Expected Realisation</td><td>70 lacs</td></tr><tr><td>Profit (Loss) on sale of Asset</td><td>70 Lacs</td></tr></table> <p>We have not considered any maintenance expenditure.</p>	Particulars	QC 1	WDV as on 31-03-2010	61.12 lacs	Expected Realisation	61 lacs	Profit (Loss) on sale of Asset	No profit/Gain	Particulars	QC 2	WDV as on 31-03-2011	No Value.	Expected Realisation	70 lacs	Profit (Loss) on sale of Asset	70 Lacs
Particulars	QC 1																	
WDV as on 31-03-2010	61.12 lacs																	
Expected Realisation	61 lacs																	
Profit (Loss) on sale of Asset	No profit/Gain																	
Particulars	QC 2																	
WDV as on 31-03-2011	No Value.																	
Expected Realisation	70 lacs																	
Profit (Loss) on sale of Asset	70 Lacs																	
	(e). CCTPL to intimate the status of action initiated to procure the Capital assets during the year 2010-11 amounting to ₹1558 lakhs. Documentary support to show the action taken towards these capital additions may be furnished.	Most of the items indicated for procurement is under pipeline and we have attached the quotations for most of the items in the list. Others are in the pipeline of enquires. (Some of the Quotations furnished by CCTPL are seen to be in respect of its group concerns. The CCTPL vide its email have confirmed that the Quotations obtained for the Group																

		Concerns may be considered as supporting for the estimates of CCTPL also.)																		
7.	Working Capital:																			
(i).	For the reasons stated at paragraph no. 10(v)(iii) of Order dated 19 June 2008 passed by this Authority disposing of the review application filed by CCTPL, this Authority may not be in a position to consider Sundry Debtors at 7 days turnover, as requested by CCTPL.	<p>The business dynamics have now changed and many of the shipping lines are holding continuous debit balances. In case of many of the customers we receive the payment only after 10 days after the presentation of the invoices. The position of debtors as at 31st March '2010 was as follows.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>As at March 31, 2010</th><th>As at March 31, 2009</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sundry Debtors</td><td>₹ '000'</td><td>₹ '000'</td></tr> <tr> <td>Unsecured, considered good</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Debts outstanding for a period exceeding six months</td><td>124</td><td></td></tr> <tr> <td>Other debts</td><td>33,099</td><td>10,930</td></tr> <tr> <td></td><td>33,223</td><td>10,930</td></tr> </tbody> </table> <p>While the revenue Year over Year has not significantly changed, the debtors balance has now become 3 times of the last year scenario. In the context of the revised changes in the business environment, we submit to the Authority to accept our submission of 7 days for Sundry Debtors.</p>		As at March 31, 2010	As at March 31, 2009	Sundry Debtors	₹ '000'	₹ '000'	Unsecured, considered good			Debts outstanding for a period exceeding six months	124		Other debts	33,099	10,930		33,223	10,930
	As at March 31, 2010	As at March 31, 2009																		
Sundry Debtors	₹ '000'	₹ '000'																		
Unsecured, considered good																				
Debts outstanding for a period exceeding six months	124																			
Other debts	33,099	10,930																		
	33,223	10,930																		
(ii).	From the submissions made by CCTPL, it appears that CCTPL has considered eligible MAT Credits, Advance Tax, CENVAT Credit for the purpose of determining Pre-payments as part of Working Capital. In this connection, as mentioned at paragraph no. 10(v)(iv) of Order dated 19 June 2008 passed by this Authority disposing of the review application filed by CCTPL, pre-payments were allowed to the limited extent of covering payments arising out of the obligations under the Licence Agreement.	<p>1. These payments arise out of the obligations covered under the Licence agreement</p> <p>2. These payments cannot be distinguished as being outside the scope of the Licence agreement, since it is only because of the Licence and framed under the Licence agreement that these prepayments arise in law.</p> <p>3. The Licence agreement requires vide clause 7.01 (d), that "The Licensee shall during the Licence Period pay in a timely manner all taxes, duties, levies, cess and charges including but not limited to income tax, sales tax, excise duty, customs duty and octroi that may be levied, claimed or demanded from time to time by any Government Authority or any other statutory body or corporation under any law, statute or any amendment to existing law and statute including any increase therein effected from time to time by any Government Authority or any other statutory body or corporation under any law, statute or any amendment to existing law & statute in respect of the Project/ the Project Facilities and Services."</p>																		
8.	Scale of Rates In spite of a query in this regard, the CCTPL	The proposed new Tariff Items have already been incorporated in the draft Scale of Rates.																		

has not furnished suitable tariff schedule in respect of the proposed new tariff items. The CCTPL to prescribe a tariff schedule alongwith conditionalities governing the rates in respect of the proposed new tariff items.	Following are the new Tariff proposals made by us: Excessively Over Dimensional Containers, Weighment of Containers, Fumigation of Tobacco Containers, CFS Charges in INR and Removal of Stuck Twist Locks
--	---

13.1. A 2nd hearing on the case in reference was held on 29 November 2010 at the office of this Authority. It was decided in the hearing, inter alia, that the CCTPL would furnish Cost statements for the years 2010-11 to 2012-13 in line with the tariff guidelines of 2005 by capturing the actuals upto October 2010 and review the cost statements for the years 2011-12 and 2012-13 accordingly. It was further decided that CCTPL and CHPT would furnish some additional information/ clarification. As decided at the hearing, the CCTPL under cover of its letter dated 8 December 2010 has furnished a revised proposal.

13.2. With reference to the submissions made by CCTPL under cover of its letter dated 8 December 2010, it is seen that the CCTPL has made some changes in its proposal when compared to its earlier revised proposal. A comparison of the estimated traffic and the estimated financial position submitted by CCTPL in its original proposal of November 2009, in the revised tariff proposal filed in July 2010 and that furnished in December 2010 is tabulated below:

Sl. No.	Particulars	(₹ In Lakhs)								
		As given by CCTPL in its original proposal in November 2009			As given by CCTPL in its revised proposal filed in July 2010			As given by CCTPL under cover of its letter dated 8 December 2010		
		On Calendar Year basis			On Financial Year basis			On Financial Year basis		
		2010	2011	2012	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
1.	Traffic (in TEUs)	780000	820000	850000	820000	820000	820000	1061136	850000	800000
2.	Operating Income at existing level of tariff	21130	22155	22924	21835	21835	21835	28695	23396	22087
3.	Operating Expenses excl. Royalty and incl. Depreciation & Overheads	12572	14256	15064	13513	15009	15459	14493	15212	15471
4.	Revenue share	5705	5962	6189	5895	5895	5895	7748	6317	5964
5.	Net Deficit(-)	-5848	-6628	-6402	-3635	-4900	-4684	390	-3876	-4442
6.	Adjustment of 50% of surplus of 2007-09	1794	1794	1794	2215	2215	2215	2228	2226	2228
7.	Net adjusted surplus / deficit	-4054	-4834	-4608	-1420	-2686	-2469	2618	-1649	-2214
8.	Net Deficit(-) as % of operating income	-19%	-22%	-20%	-7%	-12%	-11%	9%	-7%	-10%
9.	Average net surplus / deficit as a percentage of operating income	-20.33%			-10.04%			-2.65%		

13.3. The information sought by us and the replies furnished by CCTPL in its letter dated 8 December 2010 as decided in the 2nd hearing are summarized and tabulated below:

Sr. No.	Additional information/ clarification sought by us	Reply furnished by CCTPL
1.	The CCTPL to furnish Cost statements for the years 2010-11 to 2012-13, for the period for which tariff is to be set, in line with the tariff guidelines of	Cost statements for the years 2010-11 to 2012-13 have been revised incorporating the actual volumes from April to October 2010. The volume of the second terminal (CITPL) has been constantly increasing month on month. A few services have moved out of

	2005 and the instructions contained in the proforma for filing the tariff proposals, since capturing the actuals upto October 2010 and to review the cost statements for the years 2011-12 and 2012-13 accordingly.	<p>CCTPL to CITPL. One more service is likely to move out from CCTPL to CITPL for commercial reasons. The impact of this service will alone be 1 lakh TEUs per annum. Considering these factors, the CCTPL has projected a traffic volume of 1061136 TEUs, 850000 TEUs and 800000 TEUs for the years 2010-11 to 2012-13.</p> <p>However, since the practice of setting the tariff on the basis of optimal capacity is widely used in case of Nhava Sheva International Container Terminal Limited (NSICT), upfront tariff fixation cases of New Mangalore Port Trust (NMPT) and Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT), following any other practice will be detrimental. The CCTPL therefore reiterates and appeals to TAMP, to proceed on the basis of the application filed for optimal capacity.</p>																								
2.	Revenue earned by CCTPL during the years 2006 upto March 2010 as per the prevailing Scale of Rates with detailed workings and details of discount, if any, allowed by CCTPL.	(The CCTPL has furnished workings to show the Container handling income from the various categories of containers for the years 2006 upto October 2010.)																								
3.	Detailed computation of income with reference to the traffic forecast for the years 2010-11 to 2012-13, alongwith detailed working based on the existing level of tariff notified in the Scale of Rates. Yearwise details of the rebates and discounts estimated to be allowed by CCTPL for the said period may also be furnished.	<p>(The CCTPL has furnished workings to show the Container handling income from the various categories of containers for the period from November to March 2011 and for the years 2011-12 and 2012-13. Though the CCTPL has furnished the figure of the amount of rebate estimated to be allowed, it has not furnished workings for the same.)</p> <p>The CCTPL has further stated that In an environment of competition, rebates have to be allowed to the customers. These rebates are essentially volume discounts and are to be allowed only based on customer fulfilling agreed volume targets. As such, the same may be treated as cost.</p>																								
4.	Detailed analysis of the savings to the trade as claimed by CCTPL.	<p>(The CCTPL has furnished workings to show a savings/ benefit to the tune of ₹787/- per TEU to the trade during the year 2009, as summarized below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Sr.No.</th><th>Description</th><th>₹ Per TEU</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td><td>Savings in Berth hire charges (₹16/- per TEU) on account of reduction in vessel turnaround time and ₹200/- per TEU on account of Charter hire savings</td><td>216</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>Savings due to reduction in truck turnaround time</td><td>140</td></tr> <tr> <td>3.</td><td>Interest Savings due to reduced dwell time</td><td>144</td></tr> <tr> <td>4.</td><td>Savings due to enabling terminal/ customs e-process</td><td>39</td></tr> <tr> <td>5.</td><td>Savings due to container detention charges</td><td>216</td></tr> <tr> <td>6.</td><td>Efficiency gains not factored in tariff proposal 2007-2009 (no workings furnished)</td><td>32</td></tr> <tr> <td></td><td>TOTAL</td><td>787/-</td></tr> </tbody> </table>	Sr.No.	Description	₹ Per TEU	1.	Savings in Berth hire charges (₹16/- per TEU) on account of reduction in vessel turnaround time and ₹200/- per TEU on account of Charter hire savings	216	2.	Savings due to reduction in truck turnaround time	140	3.	Interest Savings due to reduced dwell time	144	4.	Savings due to enabling terminal/ customs e-process	39	5.	Savings due to container detention charges	216	6.	Efficiency gains not factored in tariff proposal 2007-2009 (no workings furnished)	32		TOTAL	787/-
Sr.No.	Description	₹ Per TEU																								
1.	Savings in Berth hire charges (₹16/- per TEU) on account of reduction in vessel turnaround time and ₹200/- per TEU on account of Charter hire savings	216																								
2.	Savings due to reduction in truck turnaround time	140																								
3.	Interest Savings due to reduced dwell time	144																								
4.	Savings due to enabling terminal/ customs e-process	39																								
5.	Savings due to container detention charges	216																								
6.	Efficiency gains not factored in tariff proposal 2007-2009 (no workings furnished)	32																								
	TOTAL	787/-																								
5.	Complete set of the audited Annual Accounts for the	(The CCTPL has furnished the complete set of Audited Annual Accounts for the year ended 31 March 2010.)																								

	financial year 2009-10.	
6.	A Certificate to the effect that the benefit accrued to CCTPL on account of the 'Serve from India Scrip' will be utilised towards import of capital assets for CCTPL alone and that the benefit is not passed on to its sister concerns.	The benefits accruing to CCTPL on account of the SFIS Scrip will be utilized towards Import of Capital Assets for CCTPL alone. In case due to business exigencies, it is required to transfer the Scrip to the sister concerns as per the provisions of Customs, the same will be returned back by way of Scrip only and will not be transferred for consideration of cash.
7.	Definitions/ conditionalities relating to the proposed new tariff items viz. excessively over dimensional containers, weightment of containers, removal of twist lock, fumigation etc.	(The CCTPL has furnished the revised Scale of rates incorporating the definitions/ conditionalities.)
8.	CCTPL to furnish a hard copy of the presentation made by it during the joint hearing held on 29 November 2010.	(The CCTPL has furnished a copy of the presentation made by it on 29 November 2010.)

13.4. The information sought from CHPT and the response of CHPT as decided in the 2nd hearing are summarized and tabulated below:

Sr. No.	Information sought by us	Response of CHPT
1.	CHPT to furnish details of income of CCTPL for the past period (from the year 2006 upto March 2010)- which has been verified by CHPT's auditor for the purpose of computation of the revenue share payable by CCTPL to CHPT.	(The CHPT has furnished monthwise details of the Revenue earned by CCTPL as per auditor, Royalty to be paid by CCTPL as per Auditor, Royalty paid by CCTPL and the difference in the royalty amount actually paid by CCTPL and that payable by CCTPL as per auditor, from January 2006 to March 2010.)
2.	CHPT to verify the position relating to the utilisation of duty free scrip under Serve from India Scrip (SFIS) by CCTPL against the applicable capital expenditure incurred by them.	It has been ascertained from CCTPL that a sum of ₹27.10 crores (2008-09 – ₹7.30 crores and 2009-10 – ₹19.80 crores) have been made towards capital expenditure.

14. The CCTPL under cover of its letter dated 28 January 2011 has forwarded to us a copy of the Long Term Settlement signed by it on 19 January 2011 in support of the quantum of increase considered by it for the unionized category of employees. The impact of LTS as furnished by CCTPL is reproduced below:

(₹ in Lakhs)

Particulars	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
Estimated earlier	957	1301	1423	1559
Revised Estimates based on LTS	957	1300	1402	1508

15. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

16. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The Scale of Rates of CCTPL was last reviewed in March 2007. In the tariff Order of March 2007, *status quo* of the then prevailing tariff level was maintained for the years 2007 to 2009 with a validity for the tariff till 31 December 2009. However, with reference to an application filed by CCTPL to review the tariff Order of March 2007, this Authority passed an Order in June 2008 granting an across the board increase of 10% to be effective from 1 August 2008 till 31 December 2009.

Subsequently, this Authority vide its Order dated 31 March 2010 has extended the validity of the existing Scale of Rates of CCTPL till 30 September 2010, subject to fully adjusting the additional surplus, if any, over and above the admissible cost and permissible return for the period post 31 December 2009 in the tariff to be determined for the next tariff cycle.

- (ii). Clause 3.1.2 of the tariff guidelines of March 2005 requires a major port/ private terminal thereat to file its proposal at least 3 months before the tariff is due for revision. After reminder, the CCTPL filed its proposal for general revision of its Scale of Rates in November 2009. This proposal was taken up for consultation with the relevant users. After the first joint hearing, the CCTPL furnished a revised proposal in July 2010. The revision was mainly on account of change in the approach adopted by CCTPL for estimation of traffic.

Based on the discussions held at a subsequent hearing on 29 November 2010, the CCTPL under cover of its letter dated 8 December 2010 has furnished a revised proposal. The revised cost statement furnished by CCTPL under cover of its letter dated 8 December 2010 alongwith the subsequent additional information/ clarification furnished by CCTPL is considered for the purpose of this analysis.

- (iii). Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 mandates review of the actual physical and financial performance of the Major Port Trusts and private terminals at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff.

During the last review of tariff of CCTPL, the position was analysed for the calendar years 2007, 2008 and 2009 relying upon the estimates for the said years. As such, it is necessary to make a comparison of the estimates for the years 2007, 2008 and 2009 with that of the actuals for the said years. Further, the CCTPL has continued to operate its facilities beyond December 2009 at the level of tariff approved in June 2008. Incidentally, it has changed its Accounting Period from Calendar Year basis to Financial Year basis from the year 2008-09 onwards.

Thus, the actuals for the years 2007, 2008-09 and 2009-10 have been considered to analyse the past performance of CCTPL. The period from April 2010 to March 2011 has been considered as part of the next tariff cycle under consideration.

- (iv). The performance of CCTPL during the years 2007, 2008-09 and 2009-10 is analysed below:

- (a). As brought out earlier, an across the board 10% increase over the then prevailing tariff vide Order dated 19 June 2008, which came into effect from 1 August 2008. Since the impact of the upward revision of tariff is reflected by the actual income, the estimated income for the period from August 2008 to December 2009 is updated to reflect the increase granted, so as to enable comparison between the actuals and the estimates.
- (b). CCTPL has handled 1052993 TEUs, 1447138 TEUs and 853746 TEUs during the years 2007, 2008-09 and upto December 2009 (proportionately considered for 9 months in the year 2009-10) respectively, as against the estimate of 914952 TEUs, 925521 TEUs and 749346 TEUs for the years 2007, 2008 and 2009 respectively.
- (c). The operating income (net of rebate/ discount) as shown in the audited Annual Accounts for the year 2007, 2008-09 and 2009-10 is ₹25868.01 lakhs, ₹38801.13 lakhs and ₹31767.43 lakhs respectively. The CCTPL has furnished workings to arrive at the actual income based on the volume of traffic under each category and the respective rates as prescribed in the SOR of CCTPL. The income so arrived at by CCTPL based on the Scale of Rates is relied upon, without considering rebates and discounts since the tariff fixing exercise cannot recognize the discounts/ rebates allowed by the private operator at his discretion.

In the Cost statements furnished, the CCTPL has reduced its actual operating income for the years 2007, 2008-09 and 2009-10 by ₹93 lakhs, ₹147 lakhs and ₹81 lakhs respectively (the aggregate of which works out to ₹3.21 crores), being the income earned by it from the Bonded Trucking operations for movement of Container from CCTPL CFS to Customer CFSs at locations outside Chennai. In this context, it may be relevant to recollect that this Authority in its tariff Order of June 2008, has held that bonded trucking service facilitating transportation of goods by CCTPL outside port area would not come under the regulatory oversight of this Authority. Therefore, the CCTPL has excluded the income arising from this activity from its operating income and the expenses relating to the said activity from its operating expenditure. Incidentally, the CCTPL has stated to have discontinued the said activity.

The CHPT, while responding to a query to furnish details of income which has been verified by CHPT's auditor for the purpose of computation of the revenue share payable by CCTPL to CHPT, has furnished the audited monthwise income details of CCTPL for the period from 2006 to March 2010. When the monthwise income of CCTPL as reported by CHPT is aggregated for each of the years 2007 upto March 2010, it is seen that the income figures furnished by CHPT is at a higher level to the tune of ₹4.22 crores as compared to the income figures furnished by CCTPL. When asked to clarify the reasons for the said difference, the CCTPL has explained that the income figures given by CHPT also includes the income related to bonded trucking to the tune of ₹3.21 crores for the said period. With regard to the residual amount of ₹1.01 crores, it is on account of difference in the approach adopted by CHPT and CCTPL to recognize the income at the year end. That is, according to CCTPL, CHPT recognizes income from the vessel the day when it enters the port (say 31 March) whereas the CCTPL recognizes income only after completion of the vessel operations (say after 31 March). As a result, at any given point of time, the income of CCTPL as recognised by CHPT may be marginally higher as compared to the income recognised by CCTPL. Hence, the income figures based on the workings furnished by CCTPL with reference to the existing Scale of Rates are taken into account. Thus, the operating

income at ₹258.73 crores, ₹388.03 crores and ₹323.58 crores are considered for the calendar years 2007 to 2009 respectively in the Cost statement.

- (d). The other income stream reported in the Annual Accounts of CCTPL includes interest income, customs duty credit from SFIS Scrip, Scrap sales, Foreign exchange gain, provisions written back which are no longer required, provision for doubtful debts written back, profit on sale of assets and miscellaneous income.

The items of income namely Scrap sales, profit on sale of assets and miscellaneous income appear to be arising out of normal operation of CCTPL. Therefore, these items of other income are considered in this analysis. Since Return is allowed on Capital Employed (ROCE), interest income is not treated as income in fixation of tariff of major port trusts/ private terminals. The exchange gain arising out of servicing of foreign currency loans are also not treated as part of income, as has been the general practice followed. Similarly, the interest expenditure and the foreign exchange loss are also not treated as an item of cost in the tariff fixation exercise.

An amount of ₹980.23 lakhs, ₹1103.15 lakhs and ₹1550.12 lakhs is shown as Customs duty credit from SFIS Scrip in the Annual Accounts for the years 2007, 2008-09 and 2009-10 respectively. The CCTPL has excluded the value of the said Duty credit from its Other Income. As stated by CCTPL, the said Scrip is to be utilized in lieu of the entire duty liabilities on the import of equipments, spares and consumables and till March 2010, it has utilized the Scrip to the extent of ₹2775.50 lakhs to discharge the duty liability for procurement of Cranes, leaving an unutilised balance of ₹858 lakhs. Incidentally, the corresponding value of the SFIS Scrip has been excluded by CCTPL from the Net Block of Assets and Equipment running cost, which is explained in the later part of the analysis. The CHPT has confirmed that it has ascertained from CCTPL that a sum of ₹27.10 crores have been made towards capital expenditure. In this connection, it is to be noted that the CCTPL has utilized the Scrip to the extent of ₹65 lakhs under the head of Equipment running cost apart from the amount of ₹27.10 crores towards Capital Expenditure. This position aggregates to the sum of ₹27.75 crores.

The CCTPL has confirmed that the benefits accruing to CCTPL on account of the SFIS Scrip will be utilized towards import of Capital assets for CCTPL alone. With reference to the amount of ₹858 lakhs lying unutilized, the CCTPL has not explained the proposed utilization of the duty Credit in the additions proposed during the years 2010-11 to 2012-13. The CCTPL is advised to furnish details of utilization of the Duty credit, in the next review of its tariff.

- (e). One of the items considered by CCTPL under the head 'Operating Cost' is Efficiency gain in its cost statement for the years 2007 to 2009-10. The CCTPL has considered an amount of ₹716.04 lakhs, ₹984.05 lakhs and ₹774.06 lakhs towards Efficiency gain for the said period, calculated at ₹68/- per TEU, as claimed by it during the proceedings which culminated in the tariff review Order of June 2008.

In this regard, it may be relevant to note that during the proceedings relating to tariff Order of June 2008, the CCTPL had claimed benefit of efficiency gain to the tune of ₹68/- per TEU. However, for the reasons recorded in paragraph 10(ix) of the June 2008 Order, this Authority had allowed the benefit of Efficiency gain arising on account of Contract/ casual labour cost, Equipment running cost and Equipment hire cost to CCTPL to the extent of ₹372.58

lakhs, ₹397.24 lakhs and ₹338.99 lakhs based on the estimated traffic of 914952 TEUs, 925521 TEUs and 749346 TEUs, which works out to ₹40.72 per TEU, ₹42.92 per TEU and ₹45.23 per TEU during the years 2007 to 2009 respectively. That being so, the question of consideration of allowing Efficiency gain at the uniform rate of ₹68/- per TEU does not arise.

The unit Efficiency gain as determined in the Order of June 2008 for the admissible items of cost is maintained and adjusted for the actual volume of traffic handled during the said period.

It may be recalled that while allowing Efficiency Gain in the Order of June 2008, the Efficiency gain was not shown as a separate item of cost, but was built into the respective heads of expenditure. However, in this analysis, to enable a better presentation, the effect of Efficiency gain considered in the estimates is excluded from the respective heads of expenditure and shown separately.

- (f). The Annual Accounts for the years 2007 to 2009-10 show an amount of ₹9615.24 lakhs, ₹14468.23 lakhs and ₹12068.56 lakhs as Royalty. With reference to the royalty/ revenue share, CCTPL has considered royalty at 27% of the income considered in its Cost statement. In case of CCTPL, Revenue share is to be allowed as a cost to the extent of second highest bid, as per the policy direction issued by the Government under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963, vide Ministry of Shipping letter no. PR-14019/6/2002-PG(1) dated 7 November 2003. The Policy direction issued specifically for the CCTPL directs this Authority to review the tariff of CCTPL so as to take into account the revenue share as cost for tariff fixation in such a manner as to avoid likely loss to CCTPL on account of the revenue share not being taken into account for tariff fixation, subject to a maximum of 27% (out of total 37.128%) revenue share being paid by CCTPL. This treatment may continue to be allowed for such of the remaining period of the Agreement with CCTPL as may be necessary for the above purpose only. In other words, 72.72% Revenue share payable by CCTPL (i.e. 37.128%) only can be the maximum pass through that can be considered in tariff exercise. Hence 72.72% of the Revenue share as shown in the audited Annual Accounts is considered as a pass through for the years 2007 to 2009-10.
- (g). As recorded in the last tariff Order of CCTPL passed in March 2007, there is a dispute between CCTPL and the Licensor port CHPT with regard to the lease rentals payable by CCTPL to CHPT. It has been brought to our notice during the proceedings of this case that an Arbitration Award has been pronounced. As per the Award, the CCTPL is to pay lease rentals @ ₹1/- per sq.m per annum with effect from December 2001, escalating it by 30% every five years. As reported by CHPT, it preferred an appeal against the stated Award in June 2006 before the Hon'ble High Court of Madras. The Hon'ble High Court of Madras has dismissed the application of the CHPT and confirmed the Arbitration Award in June 2008. The CHPT has preferred an appeal before the Division Bench of Hon'ble Madras High Court. There is no interim direction from the Hon'ble Madras High Court on the appeal preferred by CHPT. It is also understood that the amount has been adjusted by the CHPT and CCTPL and that the said parties have closed the said transaction.

Nevertheless, for the purpose of the past analysis, the lease rentals for the years 2007 upto March 2010 is considered at the level of ₹881.59 lakhs per annum as considered in the last tariff Order of CCTPL in March 2007. This is done since the difference between the lease rentals allowed as Estimates in

the past tariff Orders and the actual paid/ payable as per Arbitration Award is quantified separately for full adjustment. If actual lease rentals as per the Award are considered in the Cost statement for the years 2007 to 2009-10, it would tantamount to double counting. Consideration of lease rentals at ₹881.59 lakhs per annum for the years 2007 upto March 2010 in the past analysis should not be construed as the lease rentals at ₹881.59 lakhs per annum is recognised as admissible expenditure for the said period.

The CCTPL has requested this Authority to continue to adopt the position as adopted in the 2007 order in respect of Lease Rentals. It should be noted here that the Hon'ble High Court of Madras has confirmed the Award of the Hon'ble Arbitral Tribunal. The Division Bench has neither passed an interim direction nor stayed the order of the Hon'ble Single Judge Bench of the Madras High Court. The CHPT and CCTPL have actually effected all the necessary adjustments. In this backdrop, it is not clear as to why only adjustment in the tariff fixation exercise be deferred for a later period, as requested by CCTPL.

- (h). In the tariff Order of March 2007, since the CCTPL had produced the Assessment Orders with reference to the years 2002-03 and 2003-04, which showed that the Income tax authorities have allowed the Technical Service Fee as an item of expenditure, this Authority had allowed the estimated payment of technical service fee as an item of cost in the estimates for the years 2007 to 2009 subject to the condition that the CCTPL at the time of next review would produce the Income tax assessment Order for each of the years to show that the concerned authorities have allowed this expenditure. If such evidence is not produced, the estimated expenditure allowed then will have to be set off in the current tariff review.

CCTPL has furnished copy of the Assessment Order for the financial year 2004-05 and stated that the assessment for the subsequent years is not yet over. From the Assessment Order furnished by CCTPL, it is seen that out of the total Technical Service Fee of ₹234.80 lakhs as claimed by CCTPL, the Income tax authorities have disallowed an amount of ₹6.43 lakhs on account of arithmetical mistake on the part of CCTPL and allowed the balance amount of ₹228.37 in the Assessment Order. The Income tax authorities have allowed the Technical Service Fee as an item of expenditure in the past and it is assumed that the same will be allowed in the future. Relying on the statement of CCTPL that assessment for the subsequent years have not yet been done, this Authority is inclined to treat TSF as part of operating costs for the years 2007 to 2009-10. The CCTPL is advised to furnish copies of the Assessment Orders as and when they are obtained from the Income tax authorities for further scrutiny.

- (i). The write-off of preliminary expenses to the tune of ₹38.28 lakhs is considered for the years 2007, 2008-09 and 2009-10, as was allowed in the last tariff order of August 2006.
- (j). The Operating expenditure as shown in the audited annual accounts for the years 2007 to 2009-10 do not match with the sum total of the operating expenditure, overheads and Finance and Miscellaneous Expenses as shown by CCTPL in the Cost statement. The expenses in the Cost statement are lower by ₹117.70 lakhs, ₹227.70 lakhs and ₹149 lakhs for the years 2007 to 2009-10, when compared with the position reported in the Annual Accounts. We have relied upon the position furnished by CCTPL in its Cost statement.

- (k). There is a difference of ₹38.47 lakhs and ₹177.76 lakhs in the amount of depreciation considered by CCTPL in the Cost statement for the years 2008-09 and 2009-10 as compared to the Annual Accounts for the respective years. In other words, a lower amount of depreciation has been considered in the Cost statement. The difference appears to be on account of CCTPL removing the impact of the SFIS Scrip. from the Capital employed. The depreciation figures as furnished by CCTPL are relied upon.
- (l). As stated above, the CCTPL has excluded the value of SFIS Scrip component from the Net Block of assets shown in the Annual Accounts for the respective years. As such, the reduced net block of assets is taken into account for the purpose of this analysis, as shown below:

(₹ in Lakhs)

Net Block of Assets	2007	2008-09	2009-10
As per audited Accounts	35209.05	36276.39	43106.30
Less: Effect of SFIS	0.00	690.53	2493.77
As considered in the Cost statement	35209.05	35585.86	40612.53

The working capital is analysed below:

- (i). On the ground that the CCTPL is required to pay royalty on monthly basis in advance for each month for a Minimum Guaranteed Throughput (MGT) of 5 lakh TEUs per annum as per provisions of the Licence Agreement of CCTPL entered into with CHPT, and likewise, the CCTPL is also required to pay lease rent for the lands allotted to it in advance every year as per the Licence Agreement, this Authority while disposing the review application made by CCTPL in June 2008 has allowed pre-payment of royalty and lease rent as part of current assets. In line with the earlier decision, the monthly royalty amount on a MGT of 500000 TEUs calculated at ₹276.42 lakhs, ₹301.55 lakhs and ₹319.80 lakhs is considered as pre-payment forming part of the Current assets.
- (ii). In line with the approach adopted in the Review Order of CCTPL, 50% of the amount considered in the Cost statement as lease rentals is considered as the prepayment of lease rentals for the years 2007 to 2009-10.
- (iii). The tariff guidelines of 2005 has prescribed a limit of six months average consumption of stores excluding fuel incase of items of Inventory. The CCTPL has not furnished the details of the consumption of stores and fuel. The Annual Accounts of CCTPL furnish value of consumption of stores and spare parts at ₹487.42 lakhs, ₹696 lakhs and ₹571.01 lakhs for the years 2007, 2008-09 and 2009-10 respectively. In the absence of requisite details regarding capital spares and fuel, 50% of the amount as shown in the Annual Accounts is considered as Inventory.
- (iv). Cash balance has been calculated at one month's operating expenses including overheads, as done during the last tariff revision of CCTPL.
- (v). The CCTPL has not furnished the current liabilities for the past years. As such, the figures of Sundry Creditors as reflected in the Annual

Accounts of CCTPL for the years 2007 to 2009-10 are considered in the analysis.

- (vi). Subject to the above, the Working Capital remains in a negative figure. As such, Capital Employed comprises of Net Book of Assets and works out to ₹35209.05 lakhs, ₹35585.86 lakhs and ₹40612.53 lakhs for the years 2007, 2008-09 and 2009-10.
- (m). In the last tariff Order of March 2007, Return on capital employed was allowed at 16% for the years 2007 to 2009. The same position is maintained while analyzing the actuals for the said years.
- (v). (a). A summary of the comparison of the actuals vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order is tabulated below:

(₹. In Lakhs)

Particulars	Estimates relied upon in the last Order		Actuals			% Variation	
	2007 & 2008	2009	2007 & 2008	2009		2007 & 2008	2009
				3 months	9 months		
Traffic (in TEUs)	1840473	749346	2210703	289428	853740	20.12%	52.56%
Operating Income	46912.56 *	20496.25 *	56915.51	7760.63	24268.81	21.32%	56.27%
Total Exps (incl. Depn)	34250.08	15906.54	35943.65	4789.08	15865.58	4.94%	29.94%

* The operating income estimates are moderated to reflect across the board 10% increase granted in the then existing rates of CCTPL with effect from 1 August 2008.

The details regarding the Actual Return earned by CCTPL on the Capital Employed are given in the following table:

(₹ In Lakhs)

Particulars	2007	2008	2009
Actual Surplus before Return earned by CCTPL	9117.50	11720.79	11320.58
Actual Capital Employed	35209.05	35585.86	40612.53
Actual Return earned on capital employed	25.90%	32.94%	27.88%
Variation in Return on Capital Employed @ 16%	61.88%	105.88%	75.25%

- (b). As can be seen, the variation in the physical performance is more than + 20%. In the last general revision Order, maximum return of 16% was allowed for the years 2007 to 2009. The additional surplus over and above the admissible cost and permissible return achieved by the CCTPL during the said three years is found to be in the range of 61.88% to 105.88%.

As per clause 2.13 of the tariff guidelines, if review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle shows the variation of more than + or – 20%, then 50% of such accrued benefit / loss has to be adjusted in the next tariff cycle. Therefore, there is a case to adjust the past surplus in the current tariff cycle of CCTPL.

- (c) With regard to adjustment of additional surplus accruing to CCTPL in the last tariff cycle from the year 2007 to 2009, it is pertinent to recall the decisions

taken by this Authority in the tariff Order dated 28 March 2007. Incidentally, the position relating to the estimates of traffic as considered in the March 2007 Order of CCTPL was maintained in the Review Order of June 2008.

Keeping in view that the traffic estimate projected by the CCTPL for the year 2007 was comparable to the reported designed capacity of the terminal at 914033 TEUs, the traffic estimate as projected by CCTPL for the year 2007 was considered by this Authority at 914952 TEUs.

The traffic as estimated by the CCTPL for the year 2008 and 2009 were lower than the estimated traffic for the year 2007 on account of the anticipated impact of the commissioning of the second container terminal at CHPT. The traffic estimate for the year 2008 projected by CCTPL was slightly revised upwards and considered at 925521 TEUs, keeping in view the impact of the probable time of commencement of operations by the second terminal in the year 2008.

So far as the year 2009 is concerned, the estimated traffic as reported by CCTPL was relied upon by this Authority. However, this Authority, in the same breath ruled that if any undue advantage is found to have accrued to the terminal operator due to wrong estimation, the additional surplus so earned will be adjusted fully.

The estimates of traffic considered by this Authority for the year 2007 (914952 TEUs) and 2008 (925521 TEUs) appear to be comparable with the reported designed capacity of 914033 TEUs. If this position is recognised, the ruling of this Authority that the additional surplus earned will be adjusted fully if any undue advantage is found to have accrued to the CCTPL due to wrong estimation would be relevant for the year 2009. For the earlier years, only 50% of additional surplus should be adjusted as per Clause 2.13 of the tariff guidelines.

- (d). The CCTPL has argued that adjustment of past surplus should be governed by the relevant provisions of the tariff guidelines as increase in its volumes was not on account of its wrong traffic estimation but on account of circumstances beyond its control due to delay in the commissioning of the second terminal due to some mishap. Since there was no wrong estimation of traffic on the part of CCTPL, it has strongly opined that this Authority should not adjust 100% of the Past surplus.
- (e). It is noteworthy that the traffic estimates relied upon by this Authority for the years 2007 and 2008 were comparable to the reported designed capacity of the terminal. This Authority had not cast a doubt on estimated traffic for the years 2007 and 2008. Therefore, variation between the actuals and the estimates is treated in line with Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005. Accordingly, 50% of the surplus for the years 2007 and 2008 is considered for adjustment in future tariff.

As far as the year 2009 is concerned, this Authority had reservations in the traffic estimates for the year 2009 on account of CCTPL factoring the impact of commencement of operations of the second terminal at CHPT. Hence, this Authority had decided to adjust fully the additional surplus arising in the context of wrong estimation, as recorded in the tariff order of March 2007. Infact, the doubts raised by this Authority over the traffic estimates for the year 2009 have come true, since the CCTPL has actually handled an additional traffic of around 53% as compared to the traffic estimates relied

upon in the tariff Order of March 2007. Hence, the additional surplus for the year 2009 is considered fully for adjustment in future tariff.

- (f). The validity of the existing Scale of Rates of CCTPL has been extended beyond 31 December 2009, subject to fully adjusting the additional surplus, if any, over and above the admissible cost and permissible return for the period post 31 December 2009 in the tariff to be determined.
- (g). A summary of the surplus for the past period, which is to be adjusted in future tariff is given below:

₹ in lakhs

Particulars		Past surplus	To be set off	Amount
2007		3484.05	50%	1742.03
2008		6027.05	50%	3013.53
2009	Jan to March	1506.76	Full	1506.76
	April to December	3517.17	Full	3517.17
2010	Jan to March	1312.51	Full	1312.51
TOTAL				11092.00

- (h). As discussed earlier, as per the Arbitration Award, the CCTPL is to pay the lease rentals calculated at ₹1/- per Sq.m. per annum subject to 30% escalation every five years. Therefore, the additional lease rental allowed as an item of cost in the earlier tariff Orders of CCTPL over and above the Arbitration Award from the year 2002 upto March 2010 is quantified at ₹76.14 crores as shown below:

(₹ In Lakhs)

Year	Lease rentals allowed	Lease Rentals as per Arbitration Award	Additional Amount
2002	962.16 *	2.26	959.90
2003	1165.04 *	2.51	1162.53
2004	881.59	2.51	879.08
2005	881.59	2.51	879.08
2006	881.59	2.60	878.99
2007	881.59	3.18	878.41
2008	881.59	3.26	878.33
2009	881.59	3.26	878.33
2010 (3 months)	220.40	0.81	219.58
TOTAL			7614.24

* The quantum of lease rentals allowed for the years 2002 and 2003 as cost is not explicitly available in the CCTPL Order of 2002. But the Order makes a mention that the figures given by Licensor part CHPT is relied upon. Accordingly, the figures have been taken into account from the CHPT letter no. T2/65/5735/2001/AR dated 8 January 2002.

- (i). Thus, an aggregate amount of ₹187.06 crores (₹110.92 crores on account of past surplus and ₹76.14 crores on account of additional lease rentals) is available for adjustment.

As per Clause 2.13 of the tariff guidelines the past surplus is to be set off prospectively. However, since the year 2010-11 will be over before the revised tariff to be approved for CCTPL comes into effect, the adjustments of past surplus can only be effected during the years 2011-12 and 2012-13, as no retrospective adjustment tariff is envisaged.

In the tariff cases of some other private terminals decided earlier, the past surplus is set off over a period of five years, wherever huge past surplus arose for adjustment. Following the approach adopted in such cases, the past surplus is set off over a period of five years beginning from the year 2011-12.

(vi). (a). By drawing reference to the NSICT Order of September 2008 and various Upfront tariff Orders passed by this Authority, the CCTPL in its proposal dated 8 December 2010 has appealed to this Authority to process its proposal based on the standard capacity approach. The CCTPL has adopted the formula prescribed in the Upfront tariff Guidelines to determine the optimal capacity of CCTPL and restricted the traffic estimates to the level of optimal capacity. It has then proceeded following the actual Cost plus approach in the expenditure estimates.

(b). The CCTPL has not followed the NSICT Order in totality, but selectively. The CCTPL has followed the approach adopted in the NSICT Order only to the extent that suits its purposes. The CCTPL has sought relaxation in the norms relating to ground slots. The estimated Expenses have not been calculated as per the norms prescribed in the tariff guidelines of 2008. The 2008 Guidelines do not recognize consideration of the impact of the individual Wage Settlements entered into by an operator.

Also, in case of NSICT, since the contribution from the volumes handled beyond the standard capacity is a source available to meet the residual royalty not considered in the tariff computation, it envisaged progressive reduction in the quantum of royalty, if unit rate of royalty does not undergo a change, with the increase in traffic volumes beyond the standard capacity. Thus, a pass through at the reduced level was found sufficient as against the maximum permissible level. However, the CCTPL for the purpose of allowing Revenue share has drawn reference to the Minutes of the meeting held on 5 August 2003 and considered 27% of the income as revenue share in the Cost statement. In this connection, it is relevant to mention here that in the meeting held on 5 August 2003 at the Ministry, it was decided that the offer of the second highest bidder should be accepted as cost of CCTPL for the purpose of arriving at the tariff. This was subject to CCTPL filing a proposal to the Ministry. It was further decided by the Ministry to permit revision of tariff of CCTPL in the abovesaid manner and this Authority would be requested to review the case by issue of a suitable directive by the Ministry under Section 111 of the MPT Act. The policy direction was issued by the Government under Section 111 of the MPT Act on 7 November 2003, specifically for the CCTPL which directed this Authority to review the tariff of CCTPL so as to take into account the revenue share as cost for tariff fixation in such a manner as to avoid likely loss to CCTPL on account of the revenue share not being taken into account for tariff fixation, subject to a maximum of 27% (out of total 37.128%) revenue share being paid by CCTPL. Thus, the CCTPL has not adopted the NSICT Order of September 2008 in totality, but only selectively.

(c). Since yard is a constraint, the CCTPL has calculated its yard capacity following the formula prescribed in the Upfront guidelines of 2008. The yard capacity has been reported by CCTPL at 820000 TEUs for the years 2010-11 to 2012-13, which is reportedly based on the 285 ground slots per hectare as adopted in the Upfront tariff case of Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT). In the case of upfront tariff fixation for the container terminal at JNPT, though the ground slot of 286 TEUs per hectare was shown in the calculation, it did not influence the result substantially as the quay capacity remained as the limiting factor in that case. In the case of upfront tariff fixation for the container

terminal at New Mangalore Port Trust (NMPT) vide Order dated 30 December 2009, ground slots of 360 TEUs per hectare was considered which was based on the analysis of the NMPT with reference to the area occupied by a container and additional area required for movement of container handling equipment, space between containers etc. The same number of ground slots of 360 TEUs per hectare was considered while fixing upfront tariff for the Mega Container terminal at CHPT. Hence the same is considered in case of CCTPL also. The CCTPL has stated that the average stacking height at CCTPL is 2.84 (rounded off to 3). Taking the other factors as considered by CCTPL, the Yard capacity of CCTPL works out to 1033006 TEUs. It is to be borne in mind that the capacity of 1033006 TEUs is the optimal capacity at 70% utilization. It is noteworthy that the CCTPL vide its letter dated 24 November 2009 reported the traffic handled at its terminal in 2008 as 11.99 lakhs TEUs and pointed out that the terminal was 'operating at close to its capacity.'

- (vii). The traffic estimates furnished by CCTPL is 1061136 TEUs, 850000 TEUs and 800000 TEUs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively. The CCTPL has projected around 7% decrease in traffic in the year 2010-11 as compared to the actuals of 1138328 TEUs for the year 2009-10. The CCTPL has further projected a traffic reduction of around 20% and 6% in the years 2011-12 and 2012-13 as compared to the traffic estimates of the respective previous years.

The CCTPL has sought to justify its declining trend in traffic by stating that the volume at the 2nd terminal has been constantly increasing month on month. The CCTPL has further added that few services have moved out or moving out of CCTPL to the 2nd terminal, thereby reducing the market share of CCTPL.

Though the CCTPL has stated that there would be a reduction in its traffic on account of diversion of traffic to the second terminal, it is not supported by any traffic analysis. The estimated traffic for the year 2010-11 furnished by CCTPL at 1061136 TEUs also factors the operation of the second terminal, which has commenced operations since September 2009. Incidentally, the estimated traffic is comparable to the standard capacity of 1033006 TEUs as discussed in the preceding paragraph. It is to be borne in mind that the capacity of 1033006 TEUs is the optimal capacity at 70% utilization. Hence, the traffic estimate of 1061136 TEUs as given by CCTPL is relied upon for the year 2010-11. The traffic estimates for the years 2011-12 and 2012-13 are also considered at a level of 1061136 TEUs.

If there is a significant reduction in the traffic handled by CCTPL as compared to the traffic estimates relied upon now, it is open for CCTPL to seek an ahead of schedule review of its tariff.

- (viii). (a). The operating income estimated by CCTPL in the cost statement for the year 2010-11 is ₹28694.97 lakhs. From the workings furnished to arrive at the income from the handling of various types of containers, it is seen that CCTPL has calculated income on a traffic of 1101136 TEUs for the year 2010-11 considering the rates as prescribed in the existing Scale of Rates, as against the traffic estimate of 1061136 TEUs shown in the Cost statement. However in its Cost statement, it has considered income for the traffic level of 1061136 TEUs. Therefore, the workings furnished by CCTPL are adjusted for the estimated traffic of 1061136 TEUs.
- (b). In respect of the year 2010-11, the actual income for a period of seven months from April to October 2010 reported by CCTPL is verified with reference to the existing Scale of rates and considered without any change.

For the remaining five months of 2010-11 and for the years 2011-12 and 2012-13, the CCTPL has considered the dollar exchange rate of ₹44.94 per US\$ to estimate the dollar denominated income in its income calculations. In respect of the income estimates from dollar denominated tariff items the exchange rate prevailing at the time of analysis of the case, is considered uniformly for estimation of income from dollar denominated tariff items, for all the years under consideration. In our analysis, since the period from November 2010 to February 2011 is already over, and since the actual dollar exchange rate is available, the income from the dollar denominated tariff items for the period from November 2010 to February 2011 is estimated based on the average exchange rate of ₹45.25 per US\$ obtained for the said period. The income estimations for the period from March 2011 to March 2013 are modified so as to give effect to the exchange rate of ₹45.25 per US\$ prevailing at the time of finalization of this case.

- (c). In spite of a request made, the CCTPL has not furnished working to arrive at the income from handling ICD containers, storage charges, replacing hatch cover, other income etc. It is to be noted that the rates prescribed in the Scale of Rates of CCTPL in respect of these tariff items is dollar denominated. In the absence of workings, the entire income furnished on this account is updated with reference to the exchange rate of ₹45.25 per US\$. Nevertheless, it may be relevant to note that as can be seen from the traffic profile furnished by CCTPL, the coastal container traffic is around 1% of total container traffic. Therefore, the updation of the income arising out of the above mentioned tariff items with reference to the prevailing exchange rate may not have a significant impact in the overall estimated operating income of the terminal.
- (d). Subject to the above adjustments, the revised income for the year 2010-11 works out to ₹29596.86 lakhs. By considering the traffic for the years 2011-12 and 2012-13 at the level of traffic for the year 2010-11, as explained earlier, and by considering the Exchange rate of ₹45.25 per US\$, the revised income works out to ₹29653.46 lakhs each for the years 2011-12 and 2012-13.
- (ix). Clause 2.5.1 of the tariff guidelines of 2005 requires that the expenditure projections of the major port trusts / terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuations with reference to current movement of Whole Sale Price Index (WPI) for all commodities announced by the Government of India. Accordingly, an escalation factor of 3.76% needs to be considered for the expenditure projections in the tariff cases to be decided during the year 2010-11.
- (x). As against the actual number of operating and direct labour at 279 during the year 2008-09, the actual number of employees in this category has been reduced to 273 by CCTPL during the year 2009-10. However, the CCTPL has estimated to have 284 employees under this category during the years 2010-11 to 2012-13. The increase in the number of operating and direct labour is in the backdrop when the CCTPL has estimated a fall in its traffic estimates. The increase in the number of operating and direct labour estimated for the years 2010-11 to 2012-13 is relied upon.

As against the actual average cost per operating and direct labour at ₹3.50 lakhs per annum during the year 2009-10, the CCTPL has estimated an increase of around 31% in the average cost in the year 2010-11 and estimated the cost at ₹1301 lakhs. The increase projected by CCTPL is on the ground that it is in the process of negotiating wages for the next Long Term Settlement (LTS) for the period 2010 – 2013. Subsequently, the CCTPL has furnished a copy of the LTS signed by it on 19

January 2011. The LTS furnished by CCTPL does not explicitly reflect the percentage increase in the labour cost. However, the CCTPL has moderated its initial estimate after considering the impact of the LTS at ₹1300 lakhs for the year 2010-11. The moderated estimate reported by CCTPL is relied upon for the year 2010-11.

The estimates of the operating and direct labour for the years 2011-12 and 2012-13 are seen to be escalated by around 9.50% over the estimates of the respective previous years. However, the estimates for the years 2011-12 and 2012-13 are moderated by applying the escalation factor of 3.76% per annum.

- (xi). As against the actual number of maintenance labour at 109 during the year 2008-09, the actual number of employees has been reduced by CCTPL to 102 during the year 2009-10. However, the CCTPL has estimated to have 113 employees under this category during the years 2010-11 to 2012-13. In line with the reasoning given in the preceding paragraph, the increase estimated by CCTPL in the number of maintenance labour for the years 2010-11 to 2012-13 is relied upon.

As against the actual average cost per maintenance labour at ₹4.05 lakhs per annum during the year 2009-10, the CCTPL has estimated an increase of around 5% in the average cost in the year 2010-11 and around 15% increase each for the years 2011-12 and 2012-13 as compared to the estimates for the respective previous years. As conveyed by CCTPL, though the said category of workers is not covered under the wage settlement, a wage increase will have to be given to them in line with the increase given for the direct labour category. The CCTPL has not produced any evidence to show that wage increase sought by it in respect of maintenance labour has already been allowed in view of a similar increase granted to the Operating and Direct labour.

Since the said category of maintenance labour is not covered by the LTS, as confirmed by CCTPL, the estimates of CCTPL for the years 2010-11 to 2012-13 are moderated by applying the escalation factor of 3.76% taking the actuals for the year 2009-10 as base.

- (xii). The estimated Equipment running cost comprises of power cost, fuel cost and cost of repairs and maintenance. Each item of estimate is discussed in the following paragraph:

- (a). (i). The CCTPL has estimated electricity consumption of 6.82 units per TEU (including consumption by Reefer containers) for the years 2010-11 to 2012-13 as against the actual power consumption of 6.25 units per TEU (including consumption by Reefer containers) during the year 2009-10. The CCTPL has stated that the increase in the power consumption per TEU for the years 2010-11 to 2012-13 is that it estimates to handle more Reefer volumes in these three years. The CCTPL has further sought to explain that the consumption of electricity per Reefer-TEU varies with respect to its dwell time as well as the temperatures at which it is to be maintained. As reported by CCTPL, it had observed an average power consumption of 200 units per Reefer-TEU in the year 2008-09 and 151 units per Reefer-TEU in 2009-10. Based on this, it has built in an average of 180 units per Reefer-TEU in the estimates of 6.82 units per TEU in the estimates for the future.

Looking to the traffic estimates furnished by CCTPL, it is seen that the number of Reefer containers estimated to be handled during the years 2010-11 to 2012-13 are in fact less, as compared to the actual

Reefer volumes handled in the past. That being so, the argument put forth by CCTPL for estimating an increase in the power consumption for the years 2010-11 to 2012-13 does not merit consideration.

(ii). The actual power consumption during the last tariff cycle as furnished by CCTPL is 6.03 units, 6 units and 6.25 units per TEU respectively for the years 2007 to 2009. The average consumption for the said period works out to 6.09 units per TEU, which is considered for the estimation of electricity cost for the years 2010-11 to 2012-13.

(iii). As against the actual electricity cost at ₹5.25 per unit for the year 2009-10, the CCTPL has considered the cost at ₹6.09 per unit, ₹6.44 per unit and ₹6.82 per unit each for the years 2010-11 to 2012-13. With regard to a query to justify the proposed increase in the unit cost of electricity, the CCTPL has furnished to us a copy of the letter from CHPT to CCTPL mentioning that subsequent to the electricity tariff revision of Tamil Nadu, the revised electricity tariff of ₹5.85 per unit (currently ₹5 per unit) would be payable by CCTPL with effect from 1 August 2010. The CCTPL has also furnished to us a copy of the electricity bill raised by CHPT for the month of January and June 2010, which shows that over and above the unit cost of electricity of ₹5 per unit, the CCTPL is also required to pay an additional Electricity tax @ 5%. Put together, the unit cost of electricity prior to the revision worked out to ₹5.25 per unit. On the same line, the revised unit cost of electricity would work out to ₹6.14 per unit (₹5.85 per unit + 5% tax), which has been considered by CCTPL for the year 2010-11. However, the CCTPL has considered the effect of revision in electricity tariff for the full year of 2010-11, whereas it has been with effect from 1 August 2010. Accordingly, the power cost estimates of CCTPL for the years 2010-11 are moderated so as to give effect of the revision in electricity tariff from August 2010.

The variable power cost estimates of CCTPL for the years 2011-12 and 2012-13 are moderated by applying the applicable escalation factor taking the rate of ₹6.14 per unit for the year 2010-11 as base.

(iv). The CCTPL has also estimated the electricity cost towards Yard Lighting and Administration building calculated at an annual consumption of 15.48 lakh units for all the years under consideration. The annual consumption of 15.48 lakhs is based on the actuals for the year 2009-10 and hence relied upon. However, the electricity cost estimates of CCTPL for the years 2011-12 and 2012-13 are moderated by applying the applicable escalation factor taking the rate of ₹6.14 per unit for the year 2010-11 as base.

(v). The CCTPL has also considered the fixed component of electricity cost at ₹97.26 lakhs, ₹102.90 lakhs and ₹108.87 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13. From the workings furnished by CCTPL, it is seen that the actual annual fixed demand of electricity during the year 2009-10 had been 31667 KVA. By considering the rate of ₹300/- per KVA (as mentioned in the letter of CHPT dated 12 August 2010 to CCTPL), an amount of ₹95 lakhs per annum is estimated for the year 2010-11, which is closer to their estimate of ₹97.26 lakhs. Similarly, their estimate for the years 2011-12 and 2012-13 are moderated by maintaining the same fixed consumption of electricity and by

escalating the rate of ₹300/- per KVA by applying the applicable escalation factor.

- (b). The CCTPL has maintained the actual fuel consumption at 2.50 litres per TEU of the year 2009-10 for the years 2010-11 to 2012-13, which is considered in this analysis.

The CCTPL has considered an escalation factor of 15% in the cost of fuel for the year 2010-11 as compared to the actuals for the year 2009-10 and an escalation factor of 10% for estimating the cost of fuel for the years 2011-12 and 2012-13 as compared to the respective previous years. The CCTPL has sought to argue that the price of diesel is not following the pattern of the normal inflation and the Central Government is in fact considering a decontrolled mechanism for the diesel prices which is at the moment backed up by subsidies. As an example, the CCTPL has stated that as against the price of ₹38.41 per litre considered for the year 2010 in the November 2009 submission, in a span of 8 months the price has gone up to ₹39.57 per litre, with further increases in the offing. As such, the CCTPL has requested this Authority to consider the special nature of this expense and accept the escalation rates as proposed by them.

The rate of diesel as prevailing at the time of finalization of the case at ₹44.16 per litre is considered for the year 2010-11. With reference to the request of CCTPL to consider a higher escalation, it is to be noted that the expenditure estimates are moderated applying the escalation factor of 3.76% in the tariff cases of Major Port Trusts and private terminals decided so far during the year 2010-11. Therefore, it is not possible to deviate in the case of CCTPL alone, from the procedure followed so far in respect of other cases. The rate is escalated by applying the applicable escalation factor for the years 2011-12 to 2012-13, taking the respective previous year as base.

- (c). The CCTPL has not furnished the workings to arrive at the estimated Repairs and Maintenance cost at ₹574.62 lakhs, ₹632.08 lakhs and ₹695.29 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13. The actual Repairs and Maintenance expenses for the year 2009-10 is ₹499.67 lakhs. The actual Repairs and Maintenance cost for the year 2009-10 as a percentage of Closing Gross block of assets for the year 2009-10 works out to 1.02%. This is taken as the base and escalated by 3.76% per annum over the respective previous year, on the Closing Gross block of assets of the respective years (excluding additions during the year) to arrive at the Repairs and Maintenance cost for the years 2010-11 to 2012-13.

In addition, 2% of the value of the additions to the fixed assets estimated to be added in the year 2010-11 to 2012-13 is also added to the figure of Repairs and Maintenance cost as calculated above.

- (xiii). As discussed earlier, the benefit of the Efficiency gain arising out of reduction in the variable cost, was estimated and allowed to CCTPL in the tariff Order of June 2008. While analyzing the past performance, this benefit has been considered on the actual traffic for the years 2007 to 2009. The CCTPL has proposed to perpetuate the effect of the Efficiency gain allowed in the tariff Order of June 2008 for the subsequent years also. In this regard, it may be relevant to mention here that the benefit arising out of the efficiency gain as per the stipulation made at Clause 2.4.1 of the tariff guidelines of 2005, has already been passed on to CCTPL in the last tariff Order of June 2008 in the years 2007 to 2009. For the current tariff cycle, the benefit of efficiency gain, if any, will have to be determined by comparing the relevant items of cost incurred

during 2007 to 2009 (covered by the tariff Order of June 2008) with the corresponding relevant items of actual cost incurred during the period 2004 and 2005 (covered by the tariff Order of May 2004). Hence, it is not correct to extend the benefit arising out of the efficiency gain in the last Order in the current tariff cycle also.

- (xiv). The CCTPL has also claimed the benefit of efficiency gain in respect of power cost, fuel cost, insurance and ITV hire charges to be factored in the current tariff cycle. The CCTPL has furnished workings for its claim of Efficiency gain calculated at ₹34/- per TEU i.e. ₹10.65 per TEU in respect of power cost, ₹14.44 per TEU in respect of fuel cost, ₹5.50 per TEU in respect of ITV hire charges and ₹3.79 per TEU in respect of Insurance.

The approach adopted by CCTPL to make a comparison of the relevant items of cost incurred during 2007 to 2009-10 with the corresponding relevant items of actual cost incurred during the years 2004 and 2005, is found to be in line with the approach adopted in the June 2008 Order of CCTPL.

Though the CCTPL has worked out the efficiency gain based on the variable component of the relevant cost, it has not based the calculation of cost reduction on the consumption of resources, inspite of a query in this regard. It may be recalled that in the June 2008 Order of CCTPL, the efficiency gain was worked out on the reduction in consumption of power, fuel, hire charges etc. Though the CCTPL has furnished working, it was not found useful. The Efficiency gain has been quantified based on the position relied upon in the June 2008 Order of CCTPL.

- (a). Power cost:

As stated earlier, the actual average power consumption as reported by CCTPL is 6.09 units per TEU during the years 2007 to 2009-10. The average power consumption is 8.01 units per TEU for the years 2004 and 2005, as recorded in the June 2008 Order of CCTPL and also in the past. Accordingly, there is a reduction in the power consumption per TEU by 1.92 units. As such, 50% of the Efficiency gain at 0.96 unit per TEU at the escalated unit rate of electricity on the estimated traffic of 1061136 TEUs is allowed for each of the years 2010-11 to 2012-13. It is to be noted that the estimates of power cost for the years 2010-11 to 2012-13 rely upon the power consumption of 6.09 units.

- (b). Fuel cost:

The actual average fuel consumption as reported by CCTPL is 2.75 litres per TEU during the years 2007 to 2009-10. The average fuel consumption is 3.60 litres per TEU for the years 2004 and 2005, as recorded in the June 2008 Order of CCTPL and also in the past. Accordingly, there is a reduction in the fuel consumption per TEU by 0.85 litres. As such, 50% of the Efficiency gain at 0.425 litres per TEU at the escalated unit rate of fuel on the estimated traffic of 1061136 TEUs is allowed for each of the years 2010-11 to 2012-13. It is to be noted that the estimates of fuel cost for the years 2010-11 to 2012-13 rely upon the fuel consumption of 2.50 litres.

- (c). ITV Hire charges:

The per TEU ITV hire charges for the years 2007 to 2009-10 considered for calculation of Efficiency Gain is Rs.84.39 per TEU. As per the stipulation made in the Guidelines, the benefit of Efficiency can be given to an operator only if it continues to project the future cost at a reduced level. The CCTPL has considered a rate of Rs.85/- per TEU for estimating ITV hire charges (discussed in the later part of the Note). This does not fit into the guideline position.

- (d). Insurance:
To a query to CCTPL to establish as to how the efficiency has an impact on the insurance cost, the CCTPL has attempted to relate the reduction in Insurance cost achieved due to implementation of safety measures. However, the linkage between reduction in insurance cost and the volume handled is not established by CCTPL. Hence, the question of Efficiency gain in respect of Insurance does not arise.
The amount allowed to CCTPL on account of the Efficiency Gain works out to ₹243.05 lakhs, ₹252.18 lakhs and ₹261.67 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively.
- (xv). CCTPL has considered 27% of the revenue estimated by it (net of rebate/ discounts) for the years 2010-11 to 2012-13 as revenue share payable to the Licensor, CHPT. For the reasons stated earlier, 27% revenue share is calculated on the revised gross operating income.
- (xvi). (a). The CCTPL has estimated ₹1063.24 lakhs, ₹900.01 lakhs and ₹883.92 lakhs towards Equipment hire charges for the years 2010-11 to 2012-13. The Equipment hire charges are seen to be in respect of hire of Inter Terminal Vehicle (ITV), Fork lifts and Yard patrolling Vehicles. The CCTPL has furnished contract copies in respect of hire of the said vehicles.
- (b). In respect of the ITV, the rate as mentioned in the contract is ₹85/- per TEU for a three year period from July 2009 to June 2011. This per TEU rate is considered for the year 2010-11. For the subsequent years, the rate of ₹85 per TEU is taken as base and escalated by 3.76% taking the rate of the respective previous year as base.
- (c). For the hire of Forklifts, the contract copy furnished by CCTPL shows the rate in respect of hire of forklifts at ₹67500/- per forklift per month for the period from 1 January 2009 to 31 December 2009 and mentions a rate of ₹69400/- per forklift per month for the period from 1 January 2010 to 31 December 2010. The contract also makes a mention about hire of 6 forklifts. The hire charge of ₹69400/- per forklift per month is taken as base and escalated by 3.76% per annum, taking the rate for the respective previous year as base.
- (d). In respect of the yard patrolling vehicles, the contract copy furnished by CCTPL is for the period from 1 January 2009 to 31 December 2009. The rate as mentioned in the said contract copy is ₹233898/- per month for hire of yard patrolling vehicles. The hire charge of ₹233898/- per month is taken as base and escalated by 3.76% per annum, taking the rate for the respective previous year as base.
- (xvii). The CCTPL has not furnished workings to arrive at the estimated insurance cost. The CCTPL has furnished copies of the Insurance policy documents. The Insurance policy is for the period from 1 October 2009 to 30 September 2010. However, the estimates of Insurance cost furnished by CCTPL at ₹130.59 lakhs, ₹126.48 lakhs and ₹126.32 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 could not be linked to the Policy document furnished by CCTPL. It is seen that as compared to the actual Insurance cost for the year 2009-10 at ₹191.30 lakhs, the estimates for the years 2010-11 to 2012-13 are on a lower side and the estimates furnished by CCTPL are considered.
- (xviii). As reported by CCTPL, the Other Expenses comprise of Lashing charges, Security charges, CFS Service cost, STP Maintenance cost, Cost of Checkers etc. The CCTPL

has not furnished the cost breakup for the total amount of Other Expenses. Some of the cost items like Lashing, CFS service cost depends upon the volume of traffic, whereas the other items of cost included under the head of 'Other Expenses' are fixed in nature. Though the CCTPL has furnished Contract copies in respect of the said items of cost, it is not found possible to correlate the rates mentioned in the Contract with the individual cost items. In the absence of details for individual cost items, the actual per TEU rate for the year 2009-10 is taken as base and escalated by 3.76% per annum for the subsequent years, taking the previous year as base.

- (xix). With reference to payment of Technical service Fee (TSF), as stated earlier, the Income tax authorities have allowed this expenditure in the assessment for the financial year 2004-05 and relying on the assessment made by the Income Tax authority regarding payment of technical service fee by CCTL to the associated enterprises in the past, it can be reasonably presumed that such payment will be similarly treated for the years 2010-11 to 2012-13 also.

The estimate of ₹329.87 lakhs furnished by CCTPL for the year 2010-11 is relied upon. From the actuals and estimates of TSF furnished by CCTPL for the past and the future, it appears that the TSF is directly proportional to the Operating Income. Accordingly, since the operating income estimates for the years 2011-12 and 2012-13 is maintained at the level of income for the year 2010-11, the amount of TSF as furnished by CCTPL for the year 2010-11 is considered for the years 2011-12 and 2012-13 also, subject to the condition that CCTPL will produce at the time of next review income tax assessment orders for each of the years to show that the concerned authorities have allowed this expenditure. If such evidence is not produced, estimated expenditure allowed now will be set off in the next tariff review of CCTPL.

- (xx). The Management and Administration Overheads mainly comprises of Salary of Management staff and the related Staff welfare expense, as reported by CCTPL. The estimated management and administration overheads for the year 2010-11 is around 21% more than the actuals for the year 2009-10. Similarly, the estimate of said Overheads for the years 2011-12 and 2012-13 is around 15% more than the estimated expenditure of the respective previous years. The reasoning given by CCTPL is vague. This Authority has been moderating the Management and Administration Overheads incase of other private terminals like GTIPL applying the applicable escalation factor. The actuals of 2009-10 is taken as base and escalated by 3.76% per annum over the figures of the respective previous years.
- (xxi). As stated by CCTPL, the General Overheads comprise of Repairs and maintenance of Building, Yard, Wharf and Pavements Electricity of Admin Building, Office Cleaning Charges, Printing & Stationary, Travel and Marketing Expenses, Communication Cost, Professional Charges - Audit Fees and Legal Charges, Hardware & Software Maintenance and Licence Cost. In the absence of any justification for seeking a higher escalation, the actuals for the year 2009-10 is taken as base and escalated by 3.76% per annum over the figures of the respective previous years.
- (xxii). As reported by CCTPL, it has already written off the preliminary expenses following the normal accounting norms. Hence it has not shown the write off in its Cost statement. It has requested this Authority to agree to the book basis of write off. In this context, it may be relevant to mention that at the time of the initial fixation of tariff, this Authority had decided to spread the preliminary expenses over the entire project period for reasons explained in the relevant Order. A review petition filed by CCTL in this regard was rejected by this Authority. This issue has already been analyzed in detail in the earlier Orders and no extraordinary circumstance is found to emerge now warranting any deviation from the approach adopted earlier. An amount of ₹38.28

lakhs per annum as considered at the time of last review of tariff is now considered for the years 2010-11 to 2012-13.

- (xxiii). Under Finance and Miscellaneous Income, the CCTPL has estimated under the head 'Others' income to the tune of ₹110 lakhs during the year 2010-11 and Profit on sale of assets to the tune of ₹70 lakhs in the year 2011-12. The CCTPL has stated that the profit is on account of sale of Quay crane. Similarly, the CCTPL has estimated Loss on sale of assets to the tune of ₹296 lakhs in the year 2010-11 under the head of Finance and Miscellaneous Expenses. The CCTPL has not furnished the basis for the estimates for the profit or loss on sale of assets. The estimate of profit and loss on sale of assets is not considered in the cost statement. However, the profit or loss on sale of assets at actuals, if any, will be considered while reviewing the past period performance during the next review.
- (xxiv). The Finance and Miscellaneous Income also comprises of the discounted terminal value. As per the provisions of the Licence Agreement, the CCTPL is entitled to receive a separation amount of US\$ 1 million from the CHPT. Recognising that the payment would be due for 30 years, the annualised present value for the years 2010-11 to 2012-13 is arrived at by applying a discount factor of 12.75% and by considering the exchange rate of ₹45.77 per US\$. The discounting rate of 12.75% to arrive at the net present value is selected bearing in mind the prevailing PLR rate.

With regard to the terminal value in respect of the equipments having a residual life of more than five years, this Authority in the June 2008 Order of CCTPL has decided to consider the terminal value in respect of the equipments in the last 2 or 3 tariff cycles of CCTPL when the position may become clearer.

- (xxv). The Capital Employed comprising of Net Fixed Assets and Working Capital are analysed in the following paragraphs:

(a). Fixed Assets:

(i). Year 2010-11:

The CCTPL has proposed additions to the tune of ₹15.58 crores in the following manner:

No.	Particulars	₹ in Lakhs
1.	Network Infrastructure	100.00
2.	ITV Monitoring System	350.00
3.	Gate Automation	500.00
4.	Civil Work	26.00
5.	Furniture & Fixtures	20.00
6.	IT Hardware & Software	562.20
	TOTAL	1558.20

With reference to the capital additions in the year 2010-11, the CCTPL has furnished Quotations obtained by it. It is seen that some of the Quotations furnished by CCTPL in support of its additions have been obtained for its group concerns viz. NSICT, India Gateway Terminals Private Limited (IGTPL) etc. The CCTPL has stated that

the rates mentioned in the Quotations obtained for the group concerns may be considered as supporting documents for their estimates of capital additions. The statement made by CCTPL in this regard is relied upon and accordingly the capital additions as proposed by CCTPL for the years 2010-11 are considered in the analysis.

(ii). Year 2011-12:

The CCTPL has proposed additions to the tune of ₹51.97 crores in the following manner:

No.	Particulars	₹ in Lakhs
1.	Motor Vehicles	6.00
2.	Furniture & Fixtures	6.00
3.	Office Equipment	23.00
4.	Refurbishment of Yard 7	2000.00
5.	Energisation of Reefer Stack	100.00
6.	Workshop Tools	250.00
7.	Reach Stacker/ Empty Handler	200.00
8.	RTG	2600.00
9.	IT Hardware	12.00
	TOTAL	5197.00

One of the major investment proposed by CCTPL during the year 2011-12 is towards Refurbishment of Yard to the tune of ₹20 crores. The CCTPL has stated that owing to major undulations, it is required to undertake refurbishment of Yard 7 and balance cross over between Yard 6 and 7 so as to ensure proper running of RTG's on the track in the said area. The CCTPL has added that this will not add to its capacity. In spite of a specific query to CHPT, the CHPT has not furnished its comments on the refurbishment of yard as proposed by CCTPL. The investment proposed in this regard is taken into account.

The other major investment is in the form of purchase of new RTGs in replacement of the existing ones. The CCTPL has stated that the replacement of RTGs is as per the Licence Agreement. Even the CHPT has endorsed the replacement of the RTGs by CCTPL. As such, the investment to the tune of ₹26 crores is considered.

The other investments as proposed by the CCTPL during the year 2011-12 are also taken into account.

(iii). Year 2012-13:

The CCTPL has proposed additions to the tune of ₹11.87 crores in the following manner:

No.	Particulars	₹ in Lakhs
1.	RTG	900.00
2.	Office Equipment & Furniture	350.00
3.	IT Hardware & Software	500.00
	TOTAL	1187.00

Purchase of new RTGs is in replacement of the existing ones. For the reasons stated in the preceding paragraph, the investment to the tune of ₹9 crores is considered. The other investments as proposed by the CCTPL during the year 2012-13 are also taken into account.

(b). Working Capital:

- (i). The CCTPL has stated that as per the provisions of the Major Port Trust Act, the charges to the port are payable before availing the services. However, in its scale of rates, since it is indicated that "the delay in payment by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by CCTPL", this clause has been understood to mean a 10 day credit period to the customers. In view of the above, the CCTPL has requested this Authority to remove the clause from its Scale of Rates and instead replace it with a specific clause that the payments are to be made in advance in line with the MPT Act. As a result, the CCTPL has considered 7 day turnover as Debtors at any point of time.

In this regard, it is noteworthy that the CCTPL during the proceedings relating to the last Review application had requested this Authority to consider 12 days annual revenue as sundry debtors. However, as recorded by this Authority in the Review Application Order of June 2008, that in the proceedings before this Authority relating to the representations made by the port user organisations for waiver of charge on containers, which could not be cleared during the strike period at CCTL (Order dated 30 September 2004), the CCTL confirmed that it maintains Deposit accounts of the users. This shows that CCTL realizes money in advance from the port users and there may not be any occasion for port charges outstanding with the users even for a day. In view of the above, the request made by CCTPL to consider 7 day turnover as Debtors is not acceded to.

- (ii). The CCTPL has stated that the eligible Minimum Alternate Tax credits under Income Tax Act, Advance Taxes paid, CENVAT Credit, advances paid to suppliers and Expenses like Insurance premium incurred in the normal course of business has been considered as Prepayments under Current Assets. Clause 5 (iv) of the Order dated 30 September 2008 notified by this Authority refining certain areas of the existing approach/ practice followed in tariff setting exercise of Major Port Trust and private terminals stipulates that the prepayments and advances to be made by the private operators as per the Licence

Agreement will be recognised as the limit for Sundry Debtors to the extent they are otherwise permissible as pass through. Advance payment of revenue share/ Royalty to the landlord port will be recognised as part of Sundry Debtors only if and to the extent such revenue share/ Royalty is considered as pass through in tariff. The items considered by CCTPL as Prepayments are not Cost items considered as pass through in the tariff fixation exercise. Therefore, consideration of the said items as part of Current assets does not fall within the guideline position.

However, as discussed earlier and as per the Guideline position, the monthly royalty amount calculated for a MGT of 5 lakh TEUs and 50% of the lease rentals considered in the Cost statement for the years 2010-11 to 2012-13 is considered as pre-payment forming part of the Current assets for all the years under consideration.

- (iii). The CCTPL has not furnished workings for the figure of Inventory considered by it in the Cost statement. It has confirmed that the Inventory is computed as per norms specified under Clause 2.9.9 of the tariff guidelines of 2005 by considering one year's average consumption of spares excluding fuel. The amount as estimated by the CCTPL as Inventory is relied upon.
- (iv). Cash balance has been calculated at one month's operating expenses including overheads.
- (v). The CCTPL has furnished the figure of current liabilities for the years 2010-11 to 2012-13. The figures as furnished by CCTPL are considered in the analysis.
- (c). Subject to the above, the estimated Working Capital results in a negative figure. Even the CCTPL has determined its Working Capital to be negative. However, it has reduced the negative working capital from the figure of the Net Block of assets. Since the Working Capital is negative, it has been taken as NIL in the analysis. In other words, the Capital Employed for the years 2010-11 to 2012-13 consists of only Net Block of assets at ₹37224.40 lakhs, ₹36510.30 lakhs and ₹31919.20 lakhs.
- (xxvi). Clause 2.7.1 of the revised tariff guidelines stipulates that in case of private terminals, depreciation has to be allowed on straight line method with life norms adopted as per the Companies Act, 1956 or based on the life norms prescribed in the Concession Agreement whichever is higher. The CCTPL has confirmed that it has considered the rates for depreciation as prescribed in the Companies Act. As stated earlier, CCTPL has proposed additions to the capital assets during the years 2010-11 to 2012-13. Since the CCTPL has not furnished the date of commissioning of the proposed additions, 50% of the depreciation is considered in the respective initial year of the commissioning of the assets.
- (xxvii). Return on the Capital Employed at the rate of 16% is allowed for the years 2010-11 to 2012-13.

- (xxviii). (a). Subject to the above discussions, the Cost statement has been modified. The modified Cost statement is attached as **Annex –I**. The results disclosed in the Cost statement are summarized below:

(₹ in Crores)

Particulars	2010-11	2011-12	2012-13	Total
Operating Income	295.97	296.53	296.53	889.03
Net Surplus	32.81	58.75	61.74	153.30
Net Surplus as a percentage of Operating Income	11.09%	19.81%	20.82%	17.24% (Average)

In view of the surplus position as depicted in the Cost statement, there is no case for granting any increase in tariff as proposed by the CCTPL. There is infact a strong case to effect a reduction in the existing level of tariff at CCTPL. It is to be kept in view that the surplus arises mainly on account of set off of additional past surplus. A part of the additional past surplus represents the amount already collected in the past over and above the amount that should have been collected as per the Cost plus approach. Adjustment of lease rentals allowed in the past flows from the Arbitration Award, which was confirmed by the Hon'ble High Court of Madras.

The Net Surplus of ₹153.30 crores is to be adjusted by effecting a reduction in the existing tariff over the remaining tariff validity period of 2 years i.e. 2011-12 and 2012-13.

The Operating Income at the existing level of tariff for the said two years is ₹593.06 crores. Thus, to adjust the surplus of ₹153.30 crores in the said two years, the existing tariff is to be reduced by 25.85%, at the estimated level of expenditure shown in the Cost statement. It has to be recognized that the Cost statement is drawn up, with estimated revenue share is calculated as a percentage of the estimated income at the existing level of tariff. Any reduction in the existing tariff will result in a reduction in the income and as a result, corresponding reduction in the amount of revenue share and technical service fee payable. Thus, after taking into account this factor, the reduction to be effected works out to the extent of 35.05%, which is explained below:

(Figures in Percentage)

Surplus		25.85
Revenue share impact on the above (25.85 * 27%)	6.98	
Revenue share impact on the above (6.98 * 27%)	1.88	
Impact due to Technical Service fee	0.34	9.20
Percentage reduction warranted		35.05

- (d). An across the board reduction of 35% in the existing level of tariff at CCTPL is, therefore, effected. It is noteworthy that the main reason for the tariff reduction is adjustment of past surplus which has been carried out in terms of the tariff guidelines, earlier tariff order and the Arbitration Award concerning lease rentals. In so far as rewarding efficiency, the efficiency gains are allowed in expenditure estimates as provided in the tariff guidelines. In its letter of 24 November 2009, CCTPL attributes its performance mainly to investment in equipment and process re-engineering. The investment made and proposed to be made by CCTPL in new facilities/ replacement is fully considered before quantifying the revenue surplus, which determined the tariff adjustment.

- (e). Out of the total past surplus assessed at ₹187.06 crores, ₹74.83 crores is adjusted during the years 2011-12 and 2012-13 of the current tariff cycle and an unadjusted balance surplus to the tune of ₹112.23 crores will be adjusted in the next tariff cycle of CCTPL.

(xxix). It may be recalled that this Authority in the CCTPL Order of March 2007 had advised CCTPL to gear up its internal system so that it can draw up its proposal supported by cost details for individual activities at the time of next review of its tariff. While responding to a query in this regard, the CCTPL has reported that it does not maintain Activity based costing and hence cannot provide the requisite details. It is surprising to note that a terminal of high calibre is not in a position to furnish activity based costing. The CCTPL is again advised to gear up its internal system so that it can draw up its proposal supported by cost details for individual activities at the time of next review of its tariff.

(xxx). The CCTPL has stated that since it has proposed to delete the note contained in its Scale of Rates wherein it is stated that the delay in payment by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by CCTPL, it has also requested to delete the note prescribing the rate of penal interest.

The CCTPL has stated that as per the provisions of the Major Port Trust Act, the service charges to the port are payable before availing the services. However, in its scale of rates, since it is indicated that the delay in payment by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by CCTPL, this clause has been understood to mean a 10 day credit period to the customers. In view of the above, the CCTPL has requested this Authority to remove the clause from its Scale of Rates and instead replace it with a specific clause that the payments are to be made in advance in line with the MPT Act.

The note referred by CCTPL not only states that the delay in payment by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by CCTPL but also specifies that the said provision will not apply to the case where payment is to be made before availing of the services/ use of port properties as stipulated in the MPT Act, 1963 and/ or prescribed as a condition in the Scale of rates. This note is in line with the provision contained in Clause 2.18.3. of the tariff guidelines of 2005. In view of the above, the request made by CCTPL to delete the said note is not acceded to.

The proposed general note 2.6(ii) prescribing rate of penal interest on delayed payments/ refunds is also retained and modified to reflect the applicable penal rate of interest at 14.75% in terms of prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India at 12.75% as stipulated at Clause 2.18.2 of the revised tariff guidelines.

(xxxi). The tariff guidelines of 2005 stipulate that tariff should be linked to benchmark levels of productivity. CCTPL has stated that it has improved its crane productivity in 2009 to more than 27 moves per hour per quay crane. The CCTPL has stated that this may be incorporated in its Scale of Rates. Accordingly, the existing note 2.12 is suitably modified to reflect the crane productivity at 27 moves per hour.

(xxxii). The CCTPL has proposed that the charges for the services rendered at the CCTPL CFS may be denominated in Indian Rupees. While responding to a query that the Charges leviable at CFS are already prescribed in Indian Rupee, the CCTPL has stated that it intends to prescribe the dollar denominated rate for Stuffing/ Destuffing of cargo prescribed at Section 3.2.3 in Indian Rupee. The CCTPL has reasoned that the customers of CCTPL CFS have expressed the opinion that the charges levied for services rendered at the CFS be denominated in INR alone as it will enable them to quote rates to the passengers returning from abroad with the baggage with a greater degree of certainty. The CCTPL has further added that this will not have any variation

in revenue estimates. Considering that there is no pointed objection from the users and keeping in view that this will not alter revenue estimates as reported by the terminal, the proposal of CCTPL to prescribe rate for Stuffing/ Destuffing in Indian Rupee terms is approved.

- (xxxiii). The CCTPL has proposed to reduce the free days allowed for import containers to 2 days from the existing 3 days. The CCTPL has stated that due to the various improvements in the process of CCTPL have enabled import dwell time to be reduced to an average of one day only. Additionally, the CCTPL has sought to dispense the exclusion of customs holidays falling within the free days from the calculation of free days, since the ACP importers are not affected by customs holidays, if any, due to various improvements in procedures introduced by the customs for the ACP clients.

The users have opposed the reduction in free days as proposed by the CCTPL. The HCC has stated that there are several hurdles like lack of free movement of trucks & Trailers, lack of connecting road facilities, etc and as a result the ground realities suggest that it takes more than 3 to 5 days to evacuate the containers. In spite of a specific query to furnish a detailed dwell time analysis and to explain how the existing free period is detrimental in achieving the optimal yard capacity assessed, the CCTPL has not furnished the requisite information. It has also not quantified the additional income that would be realized by it on account of the reduction in the dwell time of import containers. In view of the above, the request of CCTPL is not acceded to.

As per the stipulation contained in Clause 4.5 of the tariff guidelines of 2005, free days allowed shall be exclusive of customs notified holidays and port non-working days. In this backdrop, the request of CCTPL to dispense the exclusion of customs holidays falling within the free days from the calculation of free days is not in line with the tariff guidelines.

- (xxxiv). In view of the request made by a largest exporter of tobacco, the CCTPL has proposed to reduce the existing rate of ₹2200 per 40 ft container for facilitating fumigation of tobacco containers to ₹1000 per 40 ft container.

The users have endorsed the proposal of CCTPL to have lower rates for fumigation of tobacco containers. The reduction in income on account of prescribing lower rate for fumigation is quantified at ₹11 lakhs per annum by CCTPL. The proposal of CCTPL is, therefore, approved.

- (xxxv). Another new tariff proposed to be introduced by the terminal is towards Stuck twist lock removal at ₹1000/- per twist lock removal. According to CCTPL, this requires the container to be segregated on wheel and special equipment and deployment of additional resources so as to enable removal of the jammed twist lock in a time critical fashion before it is sent to the yard for stacking. The CCTPL has stated that since the service is optional, the revenue realization for the said new service will be negligible.

The CEPSAA have opposed the proposed charge on the ground that the charge is part of the stevedore responsibility taken up by CCTPL and supposedly is built into the QC/ gantry charges already prescribed in the tariff. The rate of ₹1000/- proposed by the CCTPL is on the ground that the outside agencies charge ₹2000/- for the said service. To a query to furnish documentary support in respect of the claim that the trade pays around ₹2000/- for clearing jammed locks, the CCTPL has stated that they are given to understand that the rates charged by other CFS's for the said work is ₹2000/-. The CCTPL has not furnished any cost details/ justification for the proposed rate. As a result, the proposed rate for Stuck twist lock removal at ₹1000/- is not approved.

- (xxxvi). The CCTPL has proposed to levy a charge of ₹250/- per 20' container towards Weighment of containers, on account of a request from Chennai Customs to carry out

weighment of import containers before it is gated out of the terminal. The CCTPL has stated that the service is optional and as such it does not expect many takers for this service. The CCTPL has not given any cost details to arrive at the proposed rate of ₹250/- per TEU. As such, this Authority is not in a position to approve the proposed rate.

(xxxvii). In its proposal the CCTPL has proposed to levy a charge equal to 15 times of the quay crane handling plus container wharfage plus cargo wharfage chargeable for 40 ft length of ODC containers incase of Excessive over-dimensional containers including containers exceeding 40 MT in gross weight.

The users have objected to the proposed rate for handling excessive over-dimensional containers. The CCTPL has pointedly addressed the objection raised by the users in this regard. In spite of a specific query in this regard, the CCTPL has not furnished the cost of providing service for the excessive over-dimensional containers. In the absence of cost details, this Authority is not in a position to approve the proposed rates for the said service.

18. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the CCTPL which is attached as Annex-II.

19.1. The revised Scale of Rates and conditionalities of the CCTPL will come into effect after expiry of 15 days from the date of notification in the Gazette of India and shall be in force till 31 March 2013. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

19.2. The validity of the existing Scale of Rates of the CCTPL is deemed to have been extended beyond 30 September 2010 till the effective date of implementation of the revised Scale of Rates, in terms of the earlier extension Order.

19.3. This Authority has relied upon the estimates for the years 2010-11 to 2012-13. Additional surplus, if any, arising due to variation in actual performance in the said years will be governed by the provisions of Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 in the next review.

19.4. The tariff of the CCTPL has been fixed relying on the information furnished by the operator and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimates considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority may require CCTPL to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to set-off the advantage as per the revised tariff guidelines accrued on account of such variations in the revised tariff.

In this regard the CCTPL is required to furnish to this Authority its annual accounts and performance report within 60 days of closing of the respective accounting year. If CCTPL fails to provide such information within the stipulated time period, the CHPT may initiate appropriate action against CCTPL. In the event, this Authority may proceed suo motu to review the tariff of CCTPL. This apart, analysis of variation will also be made at the time of the next general review at the end of the usual tariff validity period and adjustment of additional surplus will be made in line with the revised tariff guidelines in the tariff to be fixed for the next cycle.

Annex - I

CHENNAI CONTAINER TERMINAL PRIVATE LIMITED												
Scenario 2 : Consolidated Income & Cost statement, when past surplus is set off over a period of five years.												
(Rs. In Lakhs)												
Sr.No.	Particulars	Actuals					Estimates at the existing level of tariff as given by CCTPL			Estimates at existing level of tariff as moderated by us		
		2,007	2,008	2009 3 months	2009 9 Months	2010 3 Months	2010-11 *	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	Traffic (In TEUs)	1052993	1157710	289428	853746	284582	1061136	850000	800000	1061136	1061136	1061136
I	Total Operating Income											
	Container handling income	25873.01	31042.50	7760.63	24268.82	8089.61	28694.87	23396.35	22087.43	29596.86	29653.46	29653.46
	Total	25873.01	31042.50	7760.63	24268.82	8089.61	28694.87	23396.35	22087.43	29596.86	29653.46	29653.46
II	Operating Costs (excluding depreciation)											
	Operating & Direct Labour	817.20	865.53	216.38	717.35	239.12	1301.05	1422.84	1558.64	1300.02	1348.90	1399.62
	Maintenance Labour	390.32	407.60	101.90	309.60	103.20	481.48	553.71	636.76	474.86	492.71	511.24
	Equipment Running Costs	1963.64	2082.04	520.51	1427.21	475.74	2256.46	2133.06	2239.08	2251.43	2438.40	2659.02
	Efficiency Gain	466.53	540.63	135.16	420.21	0.00	1086.13	870.03	818.85	243.55	252.71	282.21
	Royalty / revenue share	6992.34	8417.20	2104.30	6582.32	2194.11	7747.61	6817.01	5993.61	7991.15	8006.43	8006.43
	Equipment Hire	895.46	1080.98	270.25	768.22	256.07	1063.24	900.01	883.92	980.03	1017.94	1058.22
	Lease Rentals	881.59	881.59	229.40	661.19	220.40	881.59	881.59	881.59	3.26	4.08	4.24
	Insurance	198.59	184.76	46.19	143.47	47.82	130.59	126.48	126.32	130.59	126.48	126.32
	Other expenses	439.61	530.23	132.56	333.61	111.20	568.17	578.97	610.09	430.24	446.41	463.20
	Technical Service Fee	324.78	408.85	102.21	321.83	107.28	329.87	274.87	254.37	329.87	330.50	330.50
	Total	13370.07	15399.41	3849.85	11685.01	3754.93	15846.21	14058.57	13973.23	14135.01	14464.59	14819.00
III	Depreciation	2325.60	2536.13	634.03	3171.12	1057.04	4945.67	5910.07	5777.75	4915.50	5710.80	5730.00
IV	Overheads											
	Management & Administration overheads	272.34	290.33	72.58	313.87	104.62	505.57	581.41	668.62	434.23	450.55	467.50
	General Overheads	781.04	892.17	223.04	681.85	227.28	843.32	978.79	1015.59	943.32	978.79	1015.59
	Preliminary expenses & Upfront Payment write-off	38.28	38.28	9.57	28.71	9.57	0.00	0.00	0.00	38.28	38.28	38.28
	Total (I to IV)	1091.66	1220.79	305.20	1024.43	341.48	1448.89	1560.19	1684.21	1415.83	1467.62	1521.37
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)	9085.68	11886.18	2971.55	8388.27	2936.16	6454.09	1867.52	652.25	9130.53	8010.45	7583.09
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)											
	Profit on sale of assets	1.63	0.09	0.02	0.43	0.14	0.00	70.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Discounted terminal value	0.78	0.90	0.22	0.66	0.27	0.00	0.00	0.00	1.12	1.27	1.43
	Others	30.74	21.77	5.44	27.60	9.20	110.00	0.00	0.00	110.00	0.00	0.00
	Total	33.15	22.75	5.69	28.69	9.61	110.00	70.00	0.00	111.12	1.27	1.43
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)											
	Loss on sale of assets	1.33	188.14	47.04	26.28	8.76	296.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	1.33	188.14	47.04	26.28	8.76	296.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	31.82	-165.39	-41.35	2.41	0.85	-186.00	70.00	0.00	111.12	1.27	1.43
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	9117.49	11720.79	2930.20	8390.68	2937.01	6268.09	1937.52	652.25	9241.65	8011.71	7584.52
X	Capital Employed	35209.05	35585.86	35585.86	40612.53	40612.53	36736.36	36337.29	31837.54	37254.90	36740.00	32198.90
XI	Return on Capital Employed	5833.45	5693.74	1423.43	4873.50	1624.50	5877.82	5813.97	5094.01	5980.78	5878.40	5151.50
XII	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	3484.05	6027.05	1506.76	3517.18	1312.51	390.27	-3876.45	-4441.76	3280.87	2133.31	2433.01
XIII	50% of the Net Surplus after Return earned by CCTPL during the years 2007 and 2008 and 100% of the Net surplus after Return for the period from January 2009 to March 2010 and the additional lease rentals allowed in the past from 2002 to March 2010. to be set off over a period of five years.			18706.24			2227.68	2227.68	2227.68	-	3741.25	3741.25
XIV	Total Net Surplus / (Deficit) for Tariff Period						2617.95	-1648.77	-2214.07	3280.87	5874.56	6174.26
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV) In %						9.12%	-7.05%	-10.02%	11.09%	19.81%	20.82%
XVI	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income						-2.65%			17.24%		

Note: * The Figures for the year 2010-11, contains actuals upto October 2010 and estimates thereafter

Annex-II**CHENNAI CONTAINER TERMINAL PRIVATE LIMITED**Scale of RatesPREFACE

This Scale of Rates sets out the charges payable to Chennai Container Terminal Private Limited for use of services and facilities provided at the Chennai Container Terminal.

1 DEFINITIONS

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- 1.1. "CCT" means Chennai Container Terminal.
- 1.2. "CCTPL" means Chennai Container Terminal Pvt Limited, a company incorporated in India its successors and assigns.
- 1.3. "CFS" means Container Freight Station at the CCT.
- 1.4. "Coastal Vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- 1.5. "Container" means the standard ISO container, suitable for the transport and stacking of cargo and must be capable of being handled as a unit and lifted by a crane with a container spreader.
- 1.6. "FCL" means Containers said to contain Full Container Load.
- 1.7. "Foreign-going Vessel" shall mean any vessel other than a coastal vessel.
- 1.8. "Hazardous container" means a Container containing hazardous goods as classified under IMO.
- 1.9. "ICD" means Inland Container Depot.
- 1.10. "LCL" means Containers said to contain Less than full Container Load (Container having cargo of more than one importer/
- 1.11. "Over Dimensional Container" means a Container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam, etc. Damaged Containers (including boxes having corner casting problem) and Container requiring special devices for lifting is also classified as Over Dimensional Container.
- 1.12. "Per day" means per calendar day or part thereof.
- 1.13. "Reefer" means any Container for the purpose of the carriage of goods, which require power supply to maintain the desired temperature.
- 1.14. "Port" means Chennai Port Trust.
- 1.15. "Shut Out Container" means a container, which has entered the terminal for export for a vessel as indicated by VIAN and is not connected to the vessel for whatsoever reason.
- 1.16. "Tonne" means one metric Tonne of 1,000 kilograms or one cubic metre.
- 1.17. "Transshipment container" means a Container discharged from one vessel, stored in CCT and transported through another vessel.
- 1.18. "VIAN" means Vessel Identification Advise Number.
- 1.19. "Fumigation Facility" means facilitating decontamination of cargo with are prone to be affected by pests and which requires pesticides to decontaminate by the way of fumigation or degassing or both.
- 1.20. "Accredited Clients Programme" means a programme being introduced by the Customs Department by which Importers registered by the department as "Accredited Clients" will form a separate category to which assured facilitation would be provided. Except for a small percentage of consignments selected on a random basis by the RMS, or cases where specific intelligence is available or where a specifically observed pattern of non-compliance is required to be addressed, the Accredited Clients will be allowed clearance on the basis of self assessment i.e. as a matter of course, clearance would be allowed on the basis of their declarations, and without examination of goods. Further, this benefit would be available to the registered Accredited Clients at all the ports in the country where EDI and the RMS are operational.

1613 GE/11-18

Customs Department expects that this measure will bring about reduction in the dwell time of cargo and transaction costs for such importers. Custom Houses may create separately earmarked facility/counters for providing customs clearance service to the Accredited Clients. Commissioners of Customs are also required to work with the Custodians for earmarking separate storage space, handling facility and expeditious clearance procedures for these clients. Further IMG has also recommended faster delivery system by creating separate area in the port premises clearly earmarked for immediate delivery of cargo to specified accredited importers'. This programme has been defined in details in Customs Circular No. 42/2005-Cus dated 24th November 2005.

2 GENERAL

- 2.1. Containers less than and upto 20' in length will be reckoned as one TEU for the purpose of tariff.
- 2.2. Containers other than that of standard size requiring special devices / slings / handling will be charged as per 3.5 below. Such containers will also include damaged containers and any other type requiring special devices.
- 2.3. Container-related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian rupees. For this purpose, the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its subsidiary or any other Public Sector Banks as may be specified from time to time prevalent on the date of entry of the vessel into the Terminal (in case of import containers) and on the date of arrival of containers in the Terminal premises (in case of export containers) shall be applied for re-conversion of the dollar-denominated charges into Indian rupees.
- 2.4. All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- 2.5. All invoices are issued as due on presentation. Failure to pay may cause a lien to be placed on the goods handled at the Terminal and the responsible party may be denied further use of the Terminal until all outstanding charges have been paid.
- 2.6. (i) The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. Likewise, the CCTL shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (ii). The rate of penal interest will be 14.75% per annum. The penal rate chosen will apply to both the CCTL and the port-users equally.
 - (iii). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (iv). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the CCTL. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
- 2.7. (i) A foreign-going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
 - (ii). A foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
 - (iii). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (iv). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (v). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other documents will be required to be entitled to coastal rates.
- 2.8. An LCL Container coming in and going out of the CCT as a unit load will be regarded as an FCL for the purpose of levying charges.
- 2.9. Users shall not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the CCTL.
- 2.10. In case a vessel idles due to breakdown or non-availability of the shore based facilities of CCTL or any other reasons attributable to CCTL, rebate equivalent to berth hire charges payable to Chennai Port Trust accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by CCTL.
- 2.11. If a terminal user provides, with prior consent of CCTL, lashing/ unlashng gang for lashing operations of all containers in the vessel, then a rebate of Rs.21.45/- per container in handling charges prescribed in Section 3.1.1, 3.2.1, 3.3.1 and 3.4 shall be allowed, subject to the terminal user agreeing to follow safety regulations.
- 2.12. The benchmark of the level of productivity will be 27 moves per hour per crane for handling of FCL, LCL and ICD import and export containers by quay cranes as mentioned at Section 3.1.1, 3.2.1 and 3.3.1.

3 CHARGES FOR CONTAINER OPERATIONS

3.1. Charges for handling FCL Import and export containers and empty containers.

3.1.1. Handling by Quay Crane including lashing/unlashing charges.

	Foreign-going Vessel US\$	Coastal Vessel ₹
Per FCL Container		
- Not exceeding 20' in length	14.84	389.04
- Exceeding 20' and upto 40' in length	21.96	553.32
- Over 40' in length	29.28	737.92
Per empty Container		
- Not exceeding 20' in length	14.84	389.04
- Exceeding 20' and upto 40' in length	21.96	553.32
- Over 40' in length	29.28	737.92

Services include handling by quay crane and lashing/unlashing.

3.1.2. Transportation from QC to Yard & Vice Versa

	Foreign-going Vessel ₹	Coastal Vessel ₹
Per FCL Container		
- Not exceeding 20' in length	417.24	250.35
- Exceeding 20' and upto 40' in length	825.84	375.51
- Over 40' in length	834.48	500.89
Per empty Container		
- Not exceeding 20' in length	206.64	123.98
- Exceeding 20' and upto 40' in length	309.95	185.97
- Over 40' in length	413.27	247.96

Services include transport to and from the quayside.

3.1.3.(a) Handling at Container Yard including lift on/off onto / from the Internal Transfer Vehicle

	Foreign-going Vessel ₹	Coastal Vessel ₹
Per FCL Container		
- Not exceeding 20' in length	230.57	138.35
- Exceeding 20' and upto 40' in length	345.87	207.52
- Over 40' in length	461.14	276.68
Per empty Container		
- Not exceeding 20' in length	114.19	68.51
- Exceeding 20' and upto 40' in length	171.28	102.77
- Over 40' in length	226.37	137.02

Services include lifts at Container Yard for storage.

3.1.3.(b) Handling at Container Yard lift on/off for delivery / receipt to and from customers.

	Foreign-going Vessel ₹	Coastal Vessel ₹
Per FCL Container		
- Not exceeding 20' in length	230.57	230.57
- Exceeding 20' and upto 40' in length	345.87	345.87
- Over 40' in length	461.14	461.14
Per empty Container		
- Not exceeding 20' in length	114.19	114.19
- Exceeding 20' and upto 40' in length	171.28	171.28
- Over 40' in length	226.37	226.37

Services include lifts at CY for landing or loading the container from or to customer's vehicle.

3.2. Charges for handling LCL import and export container.

3.2.1. Handling by Quay Crane including lashing/unlashing charges:

	Foreign-going Vessel US\$	Coastal Vessel ₹
Per LCL Container		
- Not exceeding 20' in length	14.64	369.04
- Exceeding 20' and upto 40' in length	21.96	553.32
- Over 40' in length	29.28	737.92

Services include handling by quay crane and lashing/ unlashing

3.2.2.(a) Transportation of Container from QC to Container yard and Vice Versa:

	Foreign-going Vessel ₹	Coastal Vessel ₹
Per LCL Container		
- Not exceeding 20' in length	396.40	237.84
- Exceeding 20' and upto 40' in length	594.56	356.73
- Over 40' in length	792.75	475.65

Services include transportation of container from Quay to Yard and Vice Versa.

3.2.2.(b) Handling at Container Yard including lift on/off onto / from the Internal Transfer Vehicle:

	Foreign-going Vessel ₹	Coastal Vessel ₹
Per LCL Container		
- Not exceeding 20' in length	230.57	138.35
- Exceeding 20' and upto 40' in length	345.87	207.52
- Over 40' in length	461.14	276.68

Services include lifts at Container Yard for storage.

3.2.2.(c) Transport of Container from Yard to CFS and Vice Versa, Loading and Unloading container from / to Customers Vehicle and Handling at CFS:

	Foreign-going Vessel ₹	Coastal Vessel ₹
Per LCL Container		
- Not exceeding 20' in length	920.65	920.65
- Exceeding 20' and upto 40' in length	1,381.00	1,381.00
- Over 40' in length	1,841.34	1,841.34

Services include landing or loading the container from or to customer's vehicle, stowage planning on vessel and yard, data handling, processing and transfer of data between vessel, CCT and shipping line. Delivery of Empty Container will be charged a lift on/off separately.

3.2.3. Stuffing / destuffing of cargo at the CCT

	Foreign-going Vessel ₹	Coastal Vessel ₹
Destuffing/stuffing per container		
- Not exceeding 20' in length	695.57	382.97
- Exceeding 20' and upto 40' in length	1,043.35	574.44
- Over 40' in length	1,390.84	765.77

Note: 1 Services include stuffing or destuffing of LCL containers.

2

For stuffing/destuffing half-a-container, 50% of the above-mentioned rates will be levied. For this purpose, part stuffing / destuffing of 50% or less than 50% of a container will be treated as half-a-container. If a container is, however to be topped up or stuffed/ destuffed more than 50%, it will be treated as a full container. For customs examination at CFS if only 25% or less than 25% of a container is destuffed/stuffed then charges will be 25% of above mentioned rates.

3.3. Charges for handling ICD import and export container.

3.3.1. Handling by Quay Crane including lashing/unlashing charges.

	Foreign-going Vessel US\$	Coastal Vessel ₹
Per loaded Container		
- Not exceeding 20' in length	14.84	369.04
- Exceeding 20' and upto 40' in length	21.96	553.32
- Over 40' in length	29.28	737.92
Per empty Container		
- Not exceeding 20' in length	14.84	369.04
- Exceeding 20' and upto 40' in length	21.96	553.32
- Over 40' in length	29.28	737.92

Services include handling by quay crane and lashing/unlashing.

3.3.2. Transportation from QC to container Rail Yard & Vice Versa

	Foreign-going Vessel ₹	Coastal Vessel ₹
Per loaded Container		
- Not exceeding 20' in length	396.40	237.84
- Exceeding 20' and upto 40' in length	594.56	356.74
- Over 40' in length	792.76	475.66
Per empty Container		
- Not exceeding 20' in length	196.31	117.79
- Exceeding 20' and upto 40' in length	294.44	176.66
- Over 40' in length	392.61	235.57

Services include transport to container rail yard, stowage planning on vessel and yard, data handling, processing and transfer between vessel, CCT and shipping line.

3.3.3 (a) Handling at Container Yard lift on/off on to / from the Internal Transfer Vehicle:

	Foreign-going Vessel ₹	Coastal Vessel ₹
Per loaded Container		
- Not exceeding 20' in length	230.57	138.35
- Exceeding 20' and upto 40' in length	345.87	207.52
- Over 40' in length	461.14	276.68
Per empty Container		
- Not exceeding 20' in length	114.19	68.51
- Exceeding 20' and upto 40' in length	171.28	102.77
- Over 40' in length	228.37	137.02

Services include lifts at Container Yard for storage.

3.3.3 (b) Handling at Container Rail Yard lift on/off while giving delivery for Rail

	Foreign-going Vessel ₹	Coastal Vessel ₹
Per loaded Container		
- Not exceeding 20' in length	230.57	230.57
- Exceeding 20' and upto 40' in length	345.87	345.87
- Over 40' in length	461.14	461.14
Per empty Container		
- Not exceeding 20' in length	114.19	114.19
- Exceeding 20' and upto 40' in length	171.28	171.28
- Over 40' in length	228.37	228.37

Services include lift at container rail yard, data handling, processing and transfer between vessel, CCT and shipping line.

3.4. Charges for handling Transshipment Containers including handling by on board stevedoring labour at Quay side, lashing/unlashing charges

	Foreign-going Vessel US\$	Coastal Vessel ₹
Per loaded Container		
- Not exceeding 20' in length	17.58	442.59
- Exceeding 20' and upto 40' in length	26.35	664.05
- Over 40' in length	35.13	885.34
Per empty Container		
- Not exceeding 20' in length	17.58	442.59
- Exceeding 20' and upto 40' in length	26.35	664.05
- Over 40' in length	35.13	885.34

Services include handling by quay crane (discharge and loading), transport and, lifts, stowage planning on vessel and yard, data handling, processing and transfer between vessel, CCT and shipping line.

Note: 1 A transshipment container sent to CFS, ICD or taken delivery locally shall be charged the local container rate.

2 A Shut out charge as per 3.10 shall apply if -

- The vessel nomination is changed ; or
- If the vessel nomination is changed from a later vessel to an earlier vessel after the earlier vessel is berthed.

3.5. Charges for Hazardous Cargo Containers / Over-dimensional Cargo Containers.

A premium of 25% will be levied over the applicable handling charges prescribed above for respective categories of containers.

3.6. Charges for Wharfage

	Foreign-going Vessel US\$	Coastal Vessel ₹
Per Container (box only)		
- Not exceeding 20' in length	0.84	21.13
- Exceeding 20' and upto 40' in length	1.26	31.78
- Over 40' in length	1.67	42.09
Per Containerised Cargo	₹	₹
- Not exceeding 20' in length	480.10	276.06
- Exceeding 20' and upto 40' in length	690.16	414.10
- Over 40' in length	920.21	552.12

Note:

- The charge for containerised cargo in all cases will be in Rupee terms.
- The charge for containers in cases of 'foreign arrival' and 'foreign departure' will be in Dollar terms.
- The charges for containers in cases of 'coastal arrival' and 'coastal departure' will be in Rupee terms.
- Wharfage will be charged on all containers including ICDs, transshipment, LCL and FCL and empty containers.

3.7. Charges for handling hatch covers for one operation (both opening and closing).

	Foreign-going Vessel US\$	Coastal Vessel ₹
Without landing hatch cover on quay	11.71	295.17
With landing hatch cover on quay	29.28	737.92

Note: Half the rate shall be charged if there is only one activity, i.e. either an opening or closing operation.

3.8 Charges for shifting containers within vessel (Reefers).

	Foreign-going Vessel US\$	Coastal Vessel ₹
Within hatch (without landing and reshipping) per container		
- Not exceeding 20' in length	7.12	109.36
- Exceeding 20' and upto 40' in length	10.67	288.78
- Over 40' in length	14.22	388.40
Via Quay (shifted by landing on Quay & reshipping) per container		
- Not exceeding 20' in length	20.92	527.11
- Exceeding 20' and upto 40' in length	31.38	790.66
- Over 40' in length	41.83	1,054.05

Note: No Wharfage will be levied on the restow containers and containerised cargo.

3.9 Reefer related and other General Services

	Foreign-going Vessel US\$	Coastal Vessel ₹
a) Pre-trip inspection (including supply of electricity)	21.45	549.54
b) Connection or disconnection Services On board a Vessel	1.43	36.04
c) Cleaning of Container		
- Not exceeding 20' in length	1.97	27.83
- Exceeding 20' and upto 40' in length	2.15	54.05
- Over 40' in length	3.22	81.88
d) Supply of electricity (including connection and disconnection, monitoring of temperature at reefer yard) Per container per 4 hours shift or part thereof		
- Not exceeding 20' in length	2.30	57.99
- Exceeding 20' and upto 40' in length	3.45	86.98
- Over 40' in length	4.60	115.97

Notes

- (i) Above tariff does not include parameter setting or repair & maintenance of malfunctioning reefers. Above charges are also applicable to restow reefer containers.
- (ii) Pre-trip inspection of the reefer containers and cleaning of containers are optional services and shall be rendered when requested.

3.10 Charges for a shut out container/ renomination of containers

	Foreign-going vessel US \$	Coastal Vessel ₹
Per Container		
- Not exceeding 20' in length	15.89	667.49
- Exceeding 20' and upto 40' in length	23.85	1,001.64
- Over 40' in length	31.79	1,335.24

Note: Above charge shall apply where -

- (i) an export container or a transshipment container or a re-export container is shut out and subsequently delivered out of CCT.
- (ii) A container is shut out by one vessel and subsequently shipped on another vessel, in addition to the charges for handling by quay crane charges. In this case, the free storage period will be given to the Container in accordance with section 3.11 from the time the container is first received. If the free storage period is exceeded, storage charges shall be calculated after the expiry of the free period up to the time of lift on.

3.11. Charges for Container storage							
Sl. No.	Particulars	Foreign-going Vessel			Coastal Vessel		
		Per container per day or part thereof			Per container per day or part thereof		
		Rates in US\$			Rates in ₹		
		Upto 20' in length	Above 20' and upto 40' in length	Above 40' in length	Upto 20' in length	Above 20' and upto 40' in length	Above 40' in length
1	Import-FCL, LCL & Empty	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	0-3 days	3.58	7.15	10.73	150.15	300.30	450.45
	4-15 days	7.15	14.30	21.45	300.30	600.60	900.90
	16-30 days	14.30	28.60	42.90	600.60	1201.20	1801.80
	Beyond 30 days						
2	Export - FCL, LCL & Empty	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	0-7 days	3.58	7.15	10.73	150.15	300.30	450.45
	8-15 days	7.15	14.30	21.45	300.30	600.60	900.90
	16-30 days	14.30	28.60	42.90	600.60	1201.20	1801.80
	Beyond 30 days						
3	ICD - Import & Export - Loaded & empty	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	First 10 days	3.58	7.15	10.73	150.15	300.30	450.45
	11-30 days	7.15	14.30	21.45	300.30	600.60	900.90
	31-45 days	14.30	28.60	42.90	600.60	1201.20	1801.80
	Beyond 45 days						
4	Transshipment - Loaded & empty	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	First 30 days	3.58	7.15	10.73	150.15	300.30	450.45
	31-45 days	7.15	14.30	21.45	300.30	600.60	900.90
	46-60 days	14.30	28.60	42.90	600.60	1201.20	1801.80
	Beyond 60 days						
5	Shutout - Loaded & empty	3.58	7.15	10.73	150.15	300.30	450.45
	First 15 days	7.15	14.30	21.45	300.30	600.60	900.90
	16-30 days	14.30	28.60	42.90	600.60	1201.20	1801.80
	Beyond 30 days						
6	Change of status to local delivery	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	First 3 days	3.58	7.15	10.73	150.15	300.30	450.45
	4-15 days	7.15	14.30	21.45	300.30	600.60	900.90
	16-30 days	14.30	28.60	42.90	600.60	1201.20	1801.80
	Beyond 30 days						

3.12.1. Storage period for a container shall be reckoned from the day following the day of landing upto the day of loading / delivery / removal of container.

3.12.2. For purposes of calculation of free time, Sundays, Customs notified holidays, and the Terminal's non-operating days shall be excluded.

3.12.3. The storage charges shall not accrue for the period during which the CCTL is not in a position to deliver / ship containers when requested by the user.

3.12.4. Transshipment containers whose status is subsequently changed to local FCL/LCL/ICD shall lose the concessional storage charges. The storage charges for such containers shall be recovered at par with the relevant import containers storage tariff.

3.12.5. For hazardous container, the storage charges shall be 25% more under the respective slab as given above.

3.12.6. For over dimensional containers including the windmill boxes, the storage charges shall be based on the actual number of ground slots the respective slab as given above.

3.12.7. If boxes meant for delivery under the "Accredited Client Programme" (ACP) as explained at 1.21 above are not moved out within 3 days of its landing at the terminal, these boxes would be shifted to the normal import stack area from the designated ACP import stack area, in which case extra Lift on/Lift off and/or Shifting charges as applicable would be charged.

3.12.8. The free time and storage rates prescribed in case of ICD containers are applicable only for movement of containers to/from ICDs going by rail only.

3.12.9. Normal import containers subsequently changing the mode to either LCL or ICD containers will enjoy the free period applicable to local FCL containers.

3.12.10. Total storage period for a shut out container shall be calculated from the day following the day when the container has become shut out till the day of shipment/ delivery.

3.12.11. The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the date of landing of container, whichever is earlier subject to the following conditions:

(i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.

(ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,

(a) The Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and

(b) The Line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.

(iii).

The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.

(iv).

Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the date the Customs order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the Lines/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the date of such removal.

3.12.12. The ground slots for export containers will be reserved for 7 days for weekly call of the vessel and for 5 days for bi-weekly calls of vessel.

3.13 Miscellaneous Charges

S. No.	Particulars	₹ per container		
		Not exceeding 20' in length	Exceeding 20' in length and upto 40' in length	Exceeding 40' in length
(i).	Fixing/removal of seal	143.00	143.00	143.00
(ii).	Lift on/off in the CY	480.10	680.16	820.21
(iii).	Charges for shifting within the Terminal	627.41	941.12	1,254.83
(iv).	POD Change	627.41	941.12	1,254.83
(v).	Additional movement – Terminal to Rail or Rail to Terminal / Charges for extra movement/ transportation	627.41	941.12	1,254.83
(vi).	Change of status of Container from Rail to Road or vice-versa	627.41	941.12	1,254.83
(vii).	Charges for export containers arriving in the terminal after the gate cut-off time for the particular VIAN	627.41	941.12	1,254.83
(viii).	Fixing/removal of Hazardous Sticker (per containers)	71.50	71.50	71.50
(ix).	One Door Open Charges per container	429.00	429.00	429.00
(x).	Cancellation of documents - per EIR	71.50	71.50	71.50
(xi).	Non- declaration / Mis declaration of Hazardous and Over Dimensional containers	2,145.00	2,145.00	2,145.00
(xii).	On- Wheel Customs Inspection (per container)	286.00	286.00	286.00
(xiii).	Facilitating Fumigation of Tobacco Containers	1,000.00	1,000.00	1,000.00
(xiv).	Forklift charges for movement of Lashing Bins within the Terminal (per Lashing Bin)	71.50	71.50	71.50

Notes

- Cancellation charges applies when EIR is cancelled at the request of customers
- "One Door Open" charge is applicable for handling container which requires only one door to be kept open (eg. Onion) and when door opening and securing is carried in the terminal.
- "Fixing of Seal". Bottle seals shall be fixed on every container arriving at the terminal - by rail /road/sea without a proper bottle seal on it, prior to allowing its entry. This shall be done without the written consent of the shipping line. The list of such containers on which a seal is affixed by the terminal shall be intimated to the lines.
- "Fixing/ removal of Hazardous Sticker". Hazardous stickers indicating IMCO class only shall be affixed on a container carrying hazardous cargo. Similarly old stickers on the container shall be removed from a container carrying non-hazardous cargo. In either case, the customer has to intimate in writing to CCT to undertake the said activity, within the terminal.
- On- Wheel Customs Inspection. The on-wheel inspection of a container shall be allowed at the nominated point only, on the written request of the customer. The container doors can be opened only under customs supervision. No stuffing/ destuffing, even partially, shall be permitted within the terminal premises.

- (vi). Additional movement - from terminal to rails siding or rail siding to terminal will be applicable for ICD container moved by CCT.
- (vii). Non- Declaration / Mis-declaration of Hazardous container. The Customer has to declare the hazardous nature of the cargo as per the IMCO rules and furnish the relevant hazardous details to CCT. The above charges are only for non-declaration/ mis-declaration of the hazardous nature of the container.
- The liabilities and cost towards the consequences arising due to non declaration or mis declaration shall, however, be on the customers account.

3.14. Charges for supply of Fresh Water to shipping alongside the container berths.

	Foreign-going US\$.	Coastal ₹
Per 1000 Liters or part thereof	4.86	203.93

3.15. Charges for clearance of Garbage on-board

	₹
Per 1/2 cubic meter bag	167.31

4. CHARGES LEVIABLE AT THE CFS

4.1. Storage charges

Period	Rate per ton or part thereof per day or part thereof ₹
First 3 days	Free
4 - 10 days	17.88
11 days - 20 days	35.75
21 days - 30 days	53.63
Thereafter	71.50

Note: For purposes of calculation of free time, Sundays, Customs notified Holidays, and the Terminal's non-operating days shall be excluded.

4.2 Other Charges

Service	Unit of levy	Rate in ₹
Charges for landing from/ Loading to vehicle.	per ton or part thereof.	25.03
Forklift charges at the request of customer.	per Metric Ton	125.13
Packing/ unpacking charges at the request of the customer.	per package	35.75
Admittance and labeling charges for receiving of cargo for stuffing.	per Metric Ton	17.88
Documentation charges.	per consignment	35.75
Palletization / Depalletization.	per pallet	71.50